



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - Nº 1178

Bogotá, D. C., martes, 7 de septiembre de 2021

EDICIÓN DE 33 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

NOTAS ACLARATORIAS

NOTA ACLARATORIA AL INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 408 DE 2021 SENADO

“por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones.”

Bogotá D.C., 7 de septiembre de 2021

NOTA ACLARATORIA AL INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NO. 408 DE 2021 SENADO “POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA GARANTIZAR LOS DERECHOS A LA VIDA, A LA INTEGRIDAD PERSONAL Y A LA SALUD DE LOS INDIVIDUOS MEDIANTE LA SEGURIDAD VIAL BAJO EL ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

GREGORIO ELJACH PACHECO

Secretario General
Senado de la República.

Asunto: Enmienda al articulado presentado como ponencia para segundo debate del Proyecto de Ley No. 408 de 2021 Senado “Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones”.

Respetado secretario,

De manera atenta, me permito solicitar se publique nuevamente la ponencia para segundo debate del Proyecto de Ley No. 408 de 2021 Senado “Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones”, en razón a que, con posterioridad a la

radicación del informe de ponencia para segundo debate, se realizó una corrección al artículo 8º del texto, la cual se presenta en este **documento enmienda**, de acuerdo con lo contemplado en los artículos 160 y 162 de la Ley quinta de 1992.

Cordialmente,

ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ

Senado de la República

<p style="text-align: center;">INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA DEL PROYECTO DE LEY NO. 408 DE 2021 SENADO</p> <p>"Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones".</p> <p style="text-align: center;">TRÁMITE DEL PROYECTO</p> <p>Origen: Congresual</p> <p>Autores: Representante Rodrigo Rojas Lara, Senador Roy Leonardo Barreras Montealegre, Representante Diego Patiño Amariles, Representante Emeterio Montes De Castro, Representante Milton Angulo Viveros.</p> <p style="text-align: center;">ANTECEDENTES</p> <p>Esta iniciativa fue radicada por el Representante Rodrigo Rojas Lara, el Senador Roy Leonardo Barreras Montealegre, el Representante Diego Patiño Amariles, el Representante Emeterio Montes De Castro y el Representante Milton Angulo Viveros, el 16 de marzo de 2021 ante la Secretaría General del Senado de la República, siendo publicada en la Gaceta del Congreso No. 145 de 2021.</p> <p>Con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario, y en atención a lo establecido en el artículo 150, de la Ley 5, de 1992, el secretario de la Comisión Sexta Constitucional Permanente me notificó mediante oficio; mi designación como única ponente de este proyecto, razón por la cual hoy presento el Informe de Ponencia para Primer Debate ante esta célula legislativa, dándole cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 153, de la referida Ley 5. Posteriormente fue rendido primer debate ante la Comisión Sexta del Senado de la República, lo que obedece la presentación de la presente segunda ponencia.</p>	<p style="text-align: center;">OBJETO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA</p> <p>El presente proyecto de ley tiene como objeto garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, reforzando los instrumentos normativos para luchar contra la violencia vial.</p> <p style="text-align: center;">EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</p> <p>MARCO JURÍDICO DEL PROYECTO DE LEY</p> <p>El Proyecto de Ley a que se refiere esta ponencia cumple con lo establecido en el artículo 140, numeral 1°, de la Ley 5ª de 1992, pues se trata de una iniciativa Congressional presentado a consideración del Congreso de la República por el Representante Rodrigo Rojas Lara, el Senador Roy Leonardo Barreras Montealegre, el Representante Diego Patiño Amariles, el Representante Emeterio Montes De Castro y el Representante Milton Angulo Viveros.</p> <p>Cumple además, con lo dispuesto en los artículos 154, 157, 158 y 169 de la Constitución Política, referentes a su origen, las formalidades de publicidad, unidad de materia y título de la ley. Así mismo, es coherente con el artículo 150 de la Constitución que manifiesta que dentro de las funciones del Congreso está la de hacer las leyes.</p>
<p>1. FUNDAMENTOS JURÍDICOS</p> <p>1.1 Constitución Política de Colombia.</p> <p>ARTICULO 2o. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.</p> <p>Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.</p> <p>ARTICULO 82. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.</p> <p>Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común</p> <p>1.2 Legales</p> <p>Ley 769 de 2002 : "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"</p> <ul style="list-style-type: none"> • ARTÍCULO 4o. ACREDITACIÓN DE FORMACIÓN-PROGRAMAS DE SEGURIDAD. Los directores de los organismos de tránsito deberán acreditar formación profesional o experiencia de dos (2) años o en su defecto estudios de diplomado o postgrado en la materia. El Gobierno Nacional reglamentará la formación técnica, tecnológica o profesional que deberá acreditarse para ser funcionario o autoridad de tránsito. Texto 	<p>subrayado declarado INEXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-530 de 2003.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. El Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e ilegalidad. <u>(Subrayado fuera del texto)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • ARTÍCULO 50. CONDICIONES MECÁNICAS Y DE SEGURIDAD. Por razones de seguridad vial y de protección al ambiente, el propietario o tenedor del vehículo de placas nacionales o extranjeras, que transite por el territorio nacional, tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad. • ARTÍCULO 56. OBLIGATORIEDAD DE ENSEÑANZA. Se establecerá como obligación en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Media Vocacional, impartir los cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el Gobierno Nacional. (...) <p>Ley 1702 De 2013 : "Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Artículo 5°. Definiciones. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Seguridad Vial. Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas. (...)</p>

Resolución 3752 de 2015: "Por la cual se adoptan medidas en materia de seguridad activa y pasiva para uso en vehículos automotores, remolques y semirremolques".

- **ARTÍCULO 4o. SISTEMA DE FRENOS.** Es de obligatorio cumplimiento la utilización del Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS), para todos los vehículos automotores, remolques y semirremolques de ensamble o fabricación nacional e importados, que se comercialicen en Colombia.
- **ARTÍCULO 5o. BOLSAS DE AIRE.** Es de obligatorio cumplimiento la utilización de mínimo dos (2) bolsas de aire delanteras "Frontal Airbags" en todos los vehículos para el transporte de pasajeros que tengan hasta diez (10) asientos incluido el del conductor y para el transporte de mercancías con un peso bruto vehicular máximo de 2.5 toneladas, de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.
- **ARTÍCULO 6o. APOYACABEZAS O SISTEMAS DE RETENCIÓN DE CABEZAS.** En todos los vehículos para el transporte de pasajeros que tengan hasta diez (10) asientos incluido el del conductor y para el transporte de mercancías con un peso bruto vehicular máximo de 2.5 toneladas, de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento la utilización de apoyacabezas o sistemas de retención de cabeza en los asientos que cuenten con cinturón de seguridad de tres puntos.

1.3 Jurisprudenciales

Corte Constitucional Sentencia C-1090/03, MP: Clara Inés Vargas Hernández.

(...) El legislador está en la obligación de expedir normas jurídicas que busquen salvaguardar la seguridad vial, y con ella, los derechos a la vida e integridad personal de los demás conductores y peatones, quienes se ven sometidos a un riesgo adicional generado por el comportamiento voluntario de un conductor, bien sea de servicio público de transporte de pasajeros o particular, quien decide fumar mientras conduce.

(...)

La regulación del transporte privado se encamina a establecer unos límites razonables al ejercicio de la libertad de locomoción, con el propósito de mantener unas condiciones esenciales de vida en comunidad y se rige bajo los principios de seguridad, calidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización. No obstante, al legislador le está vedado establecer restricciones a esa libertad o a la autonomía de las personas, salvo en los casos en que la misma afecte derechos de terceros o el interés general como es el caso de la seguridad vial. (...)

Corte Constitucional Sentencia C-468/11, MP: María Victoria Calle Correa.

(...)

Según la jurisprudencia constitucional, las licencias de conducción son documentos públicos de carácter personal e intransferible que autorizan a una persona para conducir válidamente un vehículo automotor de acuerdo con las categorías que para cada modalidad se establezcan. Para su obtención, el legislador ha previsto una serie de requisitos, que para la conducción de vehículos de servicio público se hacen más exigentes. La licencia de conducción certifica, entonces, que quienes conducen vehículos automotores, actividad que tradicionalmente se ha considerado peligrosa, son realmente las personas a quienes el Estado ha concedido autorización para ello, por haber verificado previamente su idoneidad para el desempeño de tal actividad, es decir, la aptitud, física, mental, sicomotora, práctica, teórica y jurídica de una persona para conducir un vehículo por el territorio nacional. Cabe precisar, en todo caso, que la licencia de conducción no es el único requisito que los conductores de vehículos automotores deben cumplir para poder circular en ellos, además resulta obligatorio acreditar el cumplimiento de muchas otras condiciones, como por ejemplo, contar con una licencia de tránsito (art. 43 Ley 769 de 2002); estar amparado por un seguro obligatorio vigente (art. 42 Ley 769 de 2002); llevar dos placas iguales, una en el extremo delantero y otra en el extremo trasero del vehículo (art. 45 Ley 769 de 2002); inscribir el vehículo en el Registro Nacional Automotor, RUNT, (artículo 46 Ley 769 de 2002); contar con una revisión técnico-mecánica (art. 50 Ley 769 de 2002, modificado por el art. 9 de la Ley 1383 de 2010), entre otros.

(...)

Frente al requisito de saber leer y escribir para la obtención de la licencia de conducción de los vehículos automotores; la honorable Corte en esta misma providencia determinó:

La medida cuestionada no ofrece en términos generales un tratamiento manifiestamente desproporcionado a quienes no saben leer ni escribir, ni limita excesivamente su derecho a la libre locomoción, (i) porque la actividad de conducir un vehículo automotor no es un derecho; (ii) porque la actividad de conducir un vehículo automotor es una actividad peligrosa que pone en riesgo la vida de quienes conducen, de los demás conductores y de los peatones; (iii) porque la restricción a la libertad de circulación que se podría producir por vía de exigir el requisito de saber leer y escribir para obtener la licencia de conducción, es menor, en tanto no genera la imposibilidad de circular o transportarse en cualquier tipo de vehículos; (iv) porque el legislador puede establecer limitaciones razonables y proporcionadas a la libertad de locomoción cuando se trata de salvaguardar intereses y valores superiores; (v) porque la medida además de concurrir a garantizar la seguridad de quien conduce y la de las demás personas, contribuye para que la condición de analfabeta no se perpetúe en el tiempo, no sólo porque el Estado está obligado a crear las condiciones para ello, sino porque se genera un estímulo adicional en quienes desean conducir y son iletrados, precisamente para superar tal condición; y (vi) porque el Estado ha adelantado una política educativa y un plan especial de alfabetización dirigido a disminuir de manera significativa las tasas de analfabetismo.

2. CONVENIENCIA DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley se traduce en el cumplimiento del mandato otorgado al legislador; de regular la actividad de tránsito automotor, con el fin de asegurar el cumplimiento del deber que tienen las autoridades de la República de proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, y derechos y libertades, y de los deberes sociales del Estado y de los particulares.¹ Esto como consecuencia de la concepción de la misma; como una actividad riesgosa o de peligro, que obligatoriamente amerita una intervención especial que va desde la tipificación de conductas, la actividad sancionatoria y la orientación de medidas óptimas que garanticen la seguridad en la vía.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud: "Cada año se pierden aproximadamente 1,35 millones de vidas como consecuencia de los accidentes de

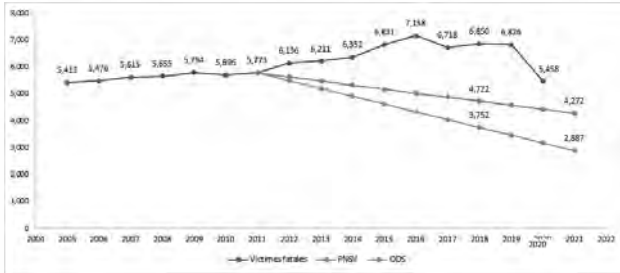
¹ Corte Constitucional, Sentencia C-969/2012, Magistrado Ponente: GABRIEL EDUARDO MENDOZA MARTELO

tránsito. Entre 20 millones y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, y muchos de esos traumatismos provocan una discapacidad. Las lesiones causadas por el tránsito ocasionan pérdidas económicas considerables para las personas, sus familias y los países en su conjunto. Esas pérdidas son consecuencia de los costos del tratamiento y de la pérdida de productividad de las personas que mueren o quedan discapacitadas por sus lesiones, y del tiempo de trabajo o estudio que los familiares de los lesionados deben distraer para atenderlos. Los accidentes de tránsito cuestan a la mayoría de los países el 3% de su PIB."²

En el 2019 de acuerdo con los datos procesados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, los siniestros viales en Colombia dejaron 6.826 personas fallecidas y 36.812 lesionadas. En 2019 murió una persona por siniestros viales cada 77 minutos.

- De acuerdo al PNSV 2011-2021, el país se comprometió a reducir en 26% las muertes en vía para el 2021. Esta meta no se logró, ni tampoco los compromisos de Colombia respecto al Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020

² OMS, Accidentes de Tránsito, Diciembre 7 de 2018. Documento electrónico disponible en: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>



Datos preliminares con fecha de corte al 30 de noviembre de 2020

Fuente: Despacio.org

De acuerdo a PNSV 2011-2021, el país se comprometió a reducir en 26% las muertes en vía para el 2021. Esta meta no se logró, ni tampoco los compromisos de Colombia respecto al Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020.³

De las dos mil cuatrocientas sesenta y tres personas que han muerto entre enero y mayo de 2020, en accidentes de tránsito, ciento cuarenta y uno -141- corresponden a niños, niñas y adolescentes. Entre los cero y catorce años, siguen siendo más altas las muertes de niños y niñas en accidentes de tránsito (65) que por homicidio doloso (55), todas igualmente preocupantes y reclaman del Estado Colombiano medidas preventivas eficaces para proteger la vida y la integridad de todos los habitantes del territorio colombiano.

En lo relativo a las lesiones, entre enero y mayo de 2020 se presentaron seis mil cientos veintiocho -6.128- casos, en ese mismo periodo en 2019 se presentaron doce mil

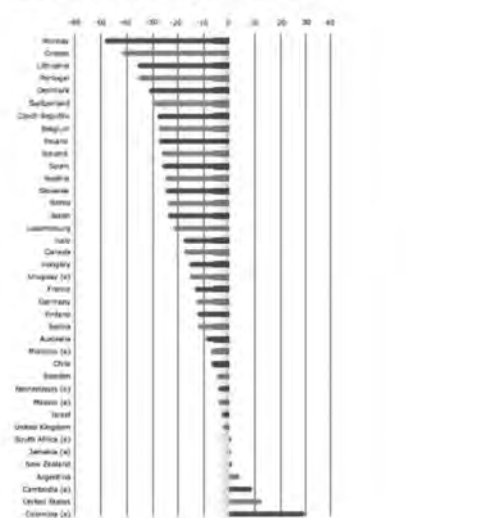
³ Despacio.org. Situación de la seguridad vial vehicular en Colombia. Febrero de 2021. www.despacio.org

seiscientos veintidós casos, lo que, a pesar de representar una disminución de más del cincuenta por ciento, tampoco corresponde a la reducción promedio del parque automotor en circulación.⁴

⁴ Proyecto de Ley 408 de 2021 Senado "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones". Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021.

En comparación con otros países el porcentaje de siniestros en Colombia, es una cifra creciente año tras años; con excepción de 2020 dada su atipicidad.⁵

Figure 2. Percentage change in the number of road deaths, 2010-17

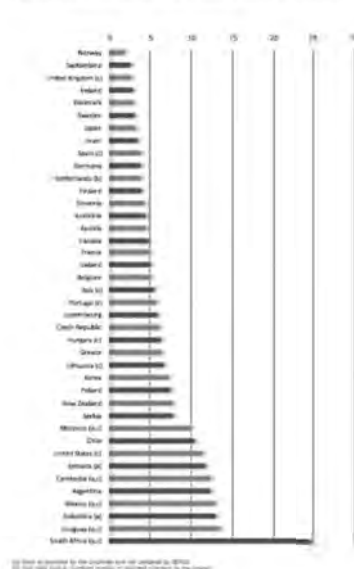


Fuente; Road Safety Annual Report, ITF/OCDE(2019)

⁵ OECD, Road Safety Annual Report 2019. Documento electrónico disponible en: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/irtad-road-safety-annual-report-2019.pdf>

Es uno de los países con mayores casos de accidentes fatales por cada 100.000 habitantes como se muestra en la siguiente figura.

Figure 5. Road fatalities per 100 000 inhabitants, 2018 or latest available



Fuente; Road Safety Annual Report, ITF/OCDE(2019)

<p>Muy a pesar de los esfuerzos que el país ha venido haciendo en los ámbitos legislativo y ejecutivo y en los diferentes niveles de gobierno y de haber declarado la Seguridad Vial una política de Estado (2014), los objetivos planteados en el Plan Nacional de Seguridad Vial (2011-2021) de disminuir en un 26% las muertes entre 2011 a 2021 difícilmente se lograran causando, como se deja evidenciado, un inestimable daño a la vida y a la integridad física de las personas, además de los efectos sobre el desarrollo económico, social y ambiental de la Nación. Colombia, como muchos países de ingresos bajos y medios, no ha logrado ser efectiva en la disminución de muertes y lesiones por eventos de tránsito; la Organización Mundial de la Salud ha redefinido el problema de la seguridad vial, no como un problema de accidentes o siniestros, sino como un problema de lesiones corporales que atenta contra la vida, la integridad personal y la salud.⁶</p> <p>Según esta misma organización, se debe abogar por la implementación del enfoque de sistemas de seguridad, el cual se traduce en un sistema de transporte seguro para todos los usuarios de las carreteras. <i>Ese enfoque tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes de tránsito, y reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son las carreteras y los arcones seguros, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes mortales y reducir el número de lesiones graves.</i>⁷</p> <p>Resultante de lo anterior, el sistema de transporte debe ser adaptado a los límites biomecánicos humanos para disminuir la probabilidad de muerte o lesión. No es el conductor seguro, o la infraestructura segura, o el vehículo seguro, o las normas de tránsito más estrictas, etc., es, el sistema en su conjunto que debe ofrecer seguridad para garantizar que nadie pierda la vida o salga herido.</p> <p>Bajo el Sistema Seguro, todos trabajan en conjunto para implementar medidas basadas en la evidencia que ayuden a reducir la posibilidad de colisiones y sus impactos, en caso de que lleguen a ocurrir. La planificación como la inversión en infraestructura deben considerar la seguridad vial como un elemento integral de la movilidad. Estas áreas de acción del enfoque de Sistema Seguro están integradas y van más allá de intentar persuadir a las personas para que cambien su comportamiento solo a través de educación</p> <p>⁶ Proyecto de Ley 408 de 2021 Senado "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones". Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021. ⁷ Idem</p>	<p>o control. Estas áreas de acción incluyen atender los factores subyacentes, como el uso del suelo y la planificación de la movilidad, para depender menos de los vehículos y promover medios de transporte seguros, saludables y amigables con el medioambiente; gestión integral de la velocidad para obtener velocidades más seguras; intersecciones diseñadas de tal forma que permitan a las personas cruzar de manera segura; diseño de vías que respondan ante el error humano; mejoramiento del transporte público; diseño y tecnología de vehículos seguros; y una mejor coordinación y calidad de los servicios de emergencia y cuidados tras los eventos de tránsito.⁸</p> <p>Medidas adoptadas en el Proyecto de Ley:</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, en particular las recomendaciones de la OMS, el presente proyecto de ley contiene:</p> <ul style="list-style-type: none"> Adopción de principales estándares de seguridad vehicular: dado la posibilidad que éstos ofrecen de reducir y compensar el error humano y, de reducir el impacto de la colisión tanto para los ocupantes del vehículo, como para los usuarios fuera de él. <p>Los vehículos seguros desempeñan un papel esencial para evitar accidentes y reducir la probabilidad de lesiones graves. Existen algunos reglamentos de las Naciones Unidas sobre la seguridad de los vehículos que, si se aplicaran a los criterios de fabricación y producción de los países podrían salvar muchas vidas. Algunos de esos reglamentos exigen que los fabricantes de vehículos cumplan normas relativas a impactos frontales y laterales, incluyan el control electrónico de estabilidad (para prevenir el sobreviraje) y aseguren que todos los vehículos tengan airbags y cinturones de seguridad. Sin esas normas básicas, el riesgo de accidentes de tránsito aumenta considerablemente, tanto para los ocupantes del vehículo como para quienes están fuera de él.⁹</p> <p>El Informe del Bien Público Regional desarrollado por el Banco Interamericano de Desarrollo y el LATIN-NCAP da cuenta que en América Latina se podrían salvar cerca de 40 mil vidas mejorando los estándares de seguridad vial de los vehículos</p> <p>⁸ Proyecto de Ley 408 de 2021 Senado "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones". Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021. ⁹ OMS, Accidentes de Tránsito. Diciembre 7 de 2018. Documento electrónico disponible en: https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries</p>
<p>que se comercializan en la región. Afirma el informe "En América Latina se ha demostrado por parte de Latin NCAP que los automóviles de pasajeros que se venden en la región, a pesar de verse iguales que los mismos o similares modelos de mercados de economías maduras, muestran niveles de seguridad inferiores. La principal recomendación es establecer como obligatoria la homologación de los vehículos y componentes respecto de los 17 Reglamentos ONU consensuados (...). Los Reglamentos ONU dan la especificación técnica que debe cumplir un elemento de seguridad para cumplir efectivamente su función. Por ejemplo, un auto puede tener ABS, pero puede que este no logre cumplir la función para la que está diseñado en ciertas condiciones de conducción. Las normas ONU además determinan técnicamente que parámetros deben cumplir las tecnologías para proteger efectivamente. Un airbag puede ser una "bolsa inflable" pero, si, por ejemplo, es muy rígida al inflarse puede dañar al pasajero o si es que no tiene suficiente presión podría no protegerle. Los Reglamentos ONU describen el comportamiento que deben cumplir cada tecnología en el automóvil".¹⁰</p> <ul style="list-style-type: none"> Se insta la obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional. Teóricamente, todas las vías se deberían concebir teniendo en cuenta la seguridad de todos los usuarios. Esto supondría velar por que hubiera servicios adecuados para peatones, ciclistas y motociclistas. Las aceras, los carriles para bicicletas, los cruces seguros y otras medidas de ordenamiento del tránsito pueden ser cruciales para reducir el riesgo de lesiones entre los usuarios.¹¹ Estipula el otorgamiento graduado de licencias. Se propone como un medio para la disminución de las tasas de siniestros viales entre conductores novatos y jóvenes quien presentan un alto riesgo de verse incluidos en siniestro de tránsito. Crea un sistema de puntos asociado al comportamiento de los conductores, del cual se llevará a través del Registro Único de Conductores del RUNT, de conformidad con el procedimiento que establezca el Ministerio de Transporte dentro de los 6 meses siguientes a la expedición de la presente Ley. De este <p>¹⁰ Proyecto de Ley 408 de 2021 Senado "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones". Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021. ¹¹ OMS, Accidentes de Tránsito. Diciembre 7 de 2018. Documento electrónico disponible en: https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries</p>	<p>sistema dependerá la vigencia o suspensión de la Licencia de Conducción. Esto con el fin de incentivar un buen comportamiento en la vía.</p> <p style="text-align: center;">RELACIÓN DE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS</p> <p>En cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 3 de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, disposición por medio de la cual se le imparte a los autores y ponentes la obligación de presentar en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del presente proyecto, de acuerdo al artículo 286; manifiesto que, esta iniciativa legislativa no genera conflictos de interés a los congresistas que participen en su discusión y votación, por ser un proyecto que no resulta en un beneficio particular, actual y directo en su favor, de conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la referida Ley 2003.</p> <p>Ese beneficio particular se presenta cuando el congresista tiene un privilegio del cual no gozan el resto de los ciudadanos, es decir, no hay conflicto de interés cuando se trata del interés general, común a todos, es decir, si el interés se confunde con el que les asiste a todas las personas o a la comunidad en general, en igualdad de condiciones, no existe conflicto, pues en tal caso estaría actuando en interés de la colectividad y no en el suyo propio, en palabras del Consejo de Estado. El beneficio es actual cuando efectivamente se configura en las circunstancias presentes y es directo cuando se produce de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil. En este caso, se trata de una norma de carácter general, que tiene por objeto eliminar el cobro por reconexión y reinstalación del servicio esencial de internet fijo para los estratos 1, 2 y 3 en todo el territorio nacional.</p> <p>Sobre el respecto, el Consejo de Estado en sentencia proferida el 10 de noviembre de 2009, hace las siguientes precisiones al referirse a los elementos que deben concurrir para que se configure la violación al régimen de conflicto de intereses como causal de pérdida de investidura:</p> <p><i>"No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el</i></p>

asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concorra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna”¹²(SUBRAYADO FUERA DE TEXTO).

Sin embargo, el conflicto de interés y el impedimento es un tema especial e individual en el que cada congresista debe analizar si puede generarle un conflicto de interés o debe presentar un impedimento.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

ARTÍCULO	MODIFICACIÓN
TITULO “Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones”.	“Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos para el diseño e implementación de la Política de Seguridad Vial con enfoque de Sistema Seguro y se dictan otras disposiciones”
ARTÍCULO 1º. Objeto. El objeto de la presente ley es garantizar el derecho a la	ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones

¹² Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, sentencia de 10 de noviembre de 2009, radicado No. Fl. 01180-00 (Concejera Ponente: Martha Teresa Briceño de Valencia).

vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, reforzando los instrumentos normativos para luchar contra la siniestralidad vial.

normativas que orienten el diseño e implementación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.

ARTÍCULO 2º. Principios generales. Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante la seguridad vial. Las autoridades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, de la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional así como el derecho colectivo a un ambiente sano a través de una adecuada regulación de la circulación de las personas y los vehículos, de la calidad de las infraestructuras de la red vial, de la seguridad vehicular y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas bajo los siguientes principios de seguridad vial:

ARTÍCULO 2º. Principios generales. Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante la seguridad vial. Las Entidades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional así como el derecho colectivo a un ambiente sano promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas bajo los siguientes principios de seguridad vial:

Sistema Seguro: Reconoce que en el centro del sistema tránsito y transporte están las personas, el error humano está latente y puede provocar siniestros viales. El sistema necesita poner capas de protección en forma de vías seguras y vehículos seguros. Todas las partes del sistema deberán fortalecerse en combinación para multiplicar los efectos protectores y si una parte falla, las otras aún protegerán a las personas.

a). Sistema Seguro: Reconoce como prioridad del tránsito y transporte las personas, el error humano latente y generador de siniestros viales. El sistema necesita poner capas de protección en forma de vías y vehículos seguros. Todas las partes del sistema deberán fortalecerse en combinación para multiplicar los efectos protectores y si una parte falla, las otras aún protegerán a las personas. Prevención de muertes y traumatismos.

Prevención de muertes y traumatismos. La Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del

Prevención de muertes y traumatismos. La Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema

sistema de tránsito y transporte dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales con el fin de asegurar que los niveles de energía liberada en un hecho de tránsito sean menores que los que pudieran causar graves lesiones o víctimas mortales

~~de tránsito y transporte dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales con el fin de asegurar que los niveles de energía liberada en un hecho de tránsito sean menores que los que pudieran causar graves lesiones o víctimas mortales~~

Responsabilidad compartida. Los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de las infraestructuras viales, así como los usuarios de las vías y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos, deben ser responsables de la incidencia y efectos resultantes de su participación en el sistema.

b). Responsabilidad compartida. Los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de las infraestructuras viales, así como los usuarios de las vías y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos, deben ser responsables de la incidencia y efectos resultantes de su participación en el sistema.

Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación y la comercialización de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) a la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) fuera de él.

c). Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación, la comercialización y el mantenimiento de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) a la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) fuera de él.

Seguridad en las vías. Los cuerpos operativos de control de tránsito del ámbito nacional deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma.

d) Seguridad en las vías. Los cuerpos operativos de control de tránsito del ámbito nacional deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma.

Protección del ambiente. Los responsables del diseño, concepción, fabricación, importación y ensamblaje de vehículos automotores deberán limitar las emisiones contaminantes por parte de éstos mediante innovación y progreso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.

Protección del ambiente. Los responsables del diseño, concepción, fabricación, importación y ensamblaje de vehículos automotores deberán limitar las emisiones contaminantes por parte de éstos mediante innovación y progreso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.

ARTÍCULO 5º. Obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional. El diseño geométrico de vías deberá considerar adicionalmente, especificaciones necesarias para buses, vehículos livianos, motocicletas, bicicletas, peatones y otros modos en competencia en la vía, para los efectos de diseño de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso, tal que garanticen longitudes de desarrollo adecuados en contraposición a las largas longitudes de desarrollo de los camiones que alientan o inducen comportamientos temerarios o conductas de riesgo de usuarios de otros modos.

ARTÍCULO 5º. Obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional. El diseño geométrico de vías, deberá considerar adicionalmente, **siempre y cuando lo permita la capacidad y jerarquía de la vía;** las especificaciones necesarias para buses, vehículos livianos, motocicletas, bicicletas, peatones y otros modos en competencia en la vía, para los efectos de diseño de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso, tal que garanticen longitudes de desarrollo adecuados en contraposición a las largas longitudes de desarrollo de los camiones que alientan o inducen comportamientos temerarios o conductas de riesgo de usuarios de otros modos.

Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial deben cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en vía.

<p>ARTÍCULO 6º. Obligatoriedad de contemplar el Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano. En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá prever los posibles desarrollos inmobiliarios y/o transformaciones de ocupación del suelo de corto, mediano y largo plazo que modifiquen los cambios en los patrones de tráfico en detrimento de la seguridad del flujo de modos y usuarios vulnerables de la vía. Deberá promover las adaptaciones necesarias para vías existentes e incorporar provisiones de área para desarrollos futuros en proyectos de construcción de vías nuevas.</p>	<p>ARTÍCULO 6º. Obligatoriedad de contemplar el Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano. En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá propender por prever los posibles desarrollos inmobiliarios y/o transformaciones de ocupación del suelo de corto, mediano y largo plazo que modifiquen los cambios en los patrones de tráfico en detrimento de la seguridad del flujo de modos y usuarios vulnerables de la vía. Deberá Propendiendo por la implementación de las adaptaciones necesarias para vías existentes e incorporar provisiones de área para desarrollos futuros en proyectos de construcción de vías nuevas.</p>	<p>fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió y categoría.</p> <p>Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad.</p> <p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, tendrá derecho a que se le expida sin costo adicional la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control.</p> <p>La Licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, el Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p>	<p>huella y tipo de sangre, categorías autorizadas, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió y categoría.</p> <p>Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad.</p> <p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, tendrá derecho a que se le expida sin costo adicional la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control.</p> <p>La Licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, el Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p>
<p>CAPÍTULO III Reformas al Código Nacional de Tránsito</p> <p>ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.</p> <p>El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, categorías autorizadas,</p>	<p>CAPÍTULO III Reformas al Código Nacional de Tránsito LICENCIA DE CONDUCCIÓN</p> <p>ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.</p> <p>El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación,</p>	<p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, tendrá derecho a que se le expida sin costo adicional la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control.</p> <p>La Licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, el Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p>	<p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, tendrá derecho a que se le expida sin costo adicional la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control.</p> <p>La Licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, el Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p>
<p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>
<p>"ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p> <p>Para vehículos particulares:</p> <p>a) Saber leer y escribir.</p> <p>b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.</p> <p>c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares, ante las autoridades públicas, practicados por Universidades públicas que garanticen cobertura nacional, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.</p> <p>Para lo cual las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes por parte de las instituciones de educación superior reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, en el marco de la autonomía de las mismas.</p> <p>d) Obtener un certificado de aprobación de cumplimiento de los requisitos teórico prácticos de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</p> <p>e) Presentar certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores, registrado ante el RUNT.</p>	<p>"ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p> <p>Para vehículos particulares:</p> <p>a) Saber leer y escribir.</p> <p>b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.</p> <p>c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.</p> <p>Para lo cual las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes por parte de las instituciones de educación superior reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional.</p> <p>d) Obtener un certificado de aptitud en conducción aprobación de cumplimiento de los requisitos teórico prácticos de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</p> <p>d) Presentar certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores, registrado</p>	<p>Para vehículos de servicio público:</p> <p>Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte"</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la podría horizontal y vertical.</p>	<p>ante el RUNT.</p> <p>Para vehículos de servicio público:</p> <p>Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte"</p> <p>PARÁGRAFO 1º. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la podría horizontal y vertical.</p>

	<p>ARTÍCULO NUEVO. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así: "Artículo 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas: 1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código. 2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor. 3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores. 4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas. 5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre el casco de seguridad, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. En todo caso, no se podrá exigir que el casco contenga el número de placa correspondiente al del vehículo en que se moviliza. 6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías".</p>	<p>ARTÍCULO 11. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y la salud de los usuarios de las vías, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá construir un registro de coordenadas de los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales y con discriminación del tipo de usuario que resultó siniestrado en la vía (peatón, ciclista, usuario de moto, usuarios de T. pasajeros, usuario de V. individual, usuario de T. de carga, usuario de otro). Dicho registro será público y se actualizará de manera permanente con el fin de ejercer vigilancia y control, informar a los usuarios de las vías, ser insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías concesionadas y no concesionadas y una herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial para las autoridades territoriales. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito a la Superintendencia de Transporte para tal fin.</p>	<p>ARTÍCULO 11º. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de consolidar la información relacionada con lesiones corporales causadas por accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial. Los concesionarios y las autoridades administradoras de infraestructura vial deberán reportar en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales. El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las condiciones de reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle.</p>
<p>cual quedará así: ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.</p>	<p>ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.</p>		<p>zonas urbanas de que trata el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales de que trata este artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía, los usuarios vulnerables, el uso del suelo y, el número de muertos y lesionados.</p>
<p>ARTÍCULO NUEVO. Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los cien (100) kilómetros por hora. Para el servicio público, de carga el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora. Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones. PARÁGRAFO. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las</p>	<p>ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los cien (100) kilómetros por hora. Para el servicio público, de carga el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora. Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones. PARÁGRAFO. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las</p>		<p>ARTÍCULO NUEVO. IMPLEMENTACION DE PLANES DE GESTION DE LA VELOCIDAD. Las autoridades de tránsito y transporte implementaran planes de gestión de la velocidad bianuales, encaminados al diagnóstico de zonas de alto riesgo y aplicación de medidas de regulación de los límites de velocidad, pacificación de tráfico, medidas de control y de educación. Estos planes considerarán medidas de mitigación de este factor de riesgo para los actores viales más vulnerables, en particular peatones, ciclistas y motociclistas Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana deberán desarrollar planes de auditoria en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p>
		<p>CAPITULO NUEVO VELOCIDAD</p>	<p>ARTÍCULO NUEVO. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el</p>

<div style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 2px; margin-bottom: 10px;"> PROPOSICIÓN FINAL </div> <p>Por las anteriores consideraciones, propongo a la plenaria del honorable Senado de la República, darle Segundo Debate al Proyecto de Ley No. 408 de 2021 Senado, "Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones", con las modificaciones propuestas.</p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ Senadora de la República</p> </div>	<div style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 2px; margin-bottom: 10px;"> TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN SENADO DE LA REPUBLICA </div> <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY No. 408 DE 2021 SENADO</p> <p style="text-align: center;">"Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la Política de Seguridad Vial con enfoque de Sistema Seguro y se dictan otras disposiciones"</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">Decreta:</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO I Objeto y Principios Generales</p> <p>ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten el diseño e implementación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.</p> <p>ARTÍCULO 2º. Principios generales. Las Entidades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional, promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas bajo los siguientes principios de seguridad vial:</p> <p>a). Sistema Seguro: Reconoce como prioridad del tránsito y transporte las personas, el error humano latente y generador de siniestros viales. El sistema necesita poner capas de protección en forma de vías y vehículos seguros. Todas las partes del sistema deberán fortalecerse en combinación para multiplicar los efectos protectores y si una parte falla, las otras aún protegerán a las personas. Prevención de muertes y traumatismos.</p> <p>b) Responsabilidad compartida. Los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de las infraestructuras viales, así como los usuarios de</p>
<p>las vías y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos, deben ser responsables de la incidencia y efectos resultantes de su participación en el sistema.</p> <p>c) Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación, la comercialización y el mantenimiento de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) a la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) fuera de él.</p> <p>d) Seguridad en las vías. Los cuerpos operativos de control de tránsito del ámbito nacional deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores y la infraestructura vial.</p> <p>ARTÍCULO 3º. Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre vehículos WP 29 y sus equivalentes de FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards por sus siglas en inglés). La Agencia Nacional de Seguridad Vial unificará y armonizará todas las regulaciones relacionadas con la seguridad vial vehicular de manera que sean consistentes con la normativa internacional WP. 29 y FMVSS. En ese marco, de manera gradual y en un plazo no mayor a 3 años, la Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las normas sobre seguridad activa y pasiva de los vehículos de ruedas, equipos y repuestos relacionadas con: i) Protección en caso de colisión frontal; ii) Protección en caso de colisión lateral; iii) Protección en caso de colisión lateral contra un poste; iv) Protección en caso de colisión trasera; v) Protección de peatones; vi) Control Electrónico de Estabilidad; vii) Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); viii) Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; ix) Cinturones de seguridad; x) Asientos y sus anclajes; xi) Apoyacabezas; xii) Emisiones contaminantes de los vehículos; xiii) Emisiones de CO2 y xiv) consumo de combustible. La Superintendencia</p>	<p>de Industria y Comercio deberá garantizar respeto de los fabricantes, el cumplimiento de las normas técnicas de producción y fabricación e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.</p> <p>Parágrafo. Lo anterior, sin perjuicio de que el Estado colombiano adhiera a alguno o a los tres Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son los Acuerdos de 1958 y 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio. Las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben garantizar que se cumplan los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos tres acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29 y sus equivalentes de FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards por sus siglas en inglés).</p> <p>ARTÍCULO 4º. Obligatoriedad de incorporar en el diseño vial especificaciones que prevengan y disuadan comportamientos de los usuarios que puedan poner en riesgo su vida, su integridad personal y su salud o la de terceros. Para todos los efectos de diseño de vías de todas las jerarquías y para intervenciones de construcción de vías nuevas, rectificación, mejoramiento, rehabilitación y/o mantenimiento, el diseño de especificaciones técnicas incluyendo dispositivos viales, señalización y distribución, deberá prever mecanismos de disuasión de comportamientos de los usuarios que pongan en riesgo su vida o la de terceros, en particular, la de los usuarios vulnerables.</p> <p>ARTÍCULO 5º. Obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional. El diseño geométrico de vías, deberá considerar adicionalmente, siempre y cuando lo permita la capacidad y jerarquía de la vía; las especificaciones necesarias para buses, vehículos livianos, motocicletas, bicicletas, peatones y otros modos en competencia en la vía, para los efectos de diseño de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso, tal que garanticen longitudes de desarrollo adecuados en contraposición a las largas longitudes de desarrollo de los camiones que alientan o inducen comportamientos temerarios o conductas de riesgo de usuarios de otros modos.</p>

<p>Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial deben cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en vía.</p> <p>ARTÍCULO 6º. Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano. En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá propender por prever los posibles desarrollos inmobiliarios y/o transformaciones de ocupación del suelo de corto, mediano y largo plazo que modifiquen los cambios en los patrones de tráfico en detrimento de la seguridad del flujo de modos y usuarios vulnerables de la vía. Propendiendo por la implementación de las adaptaciones necesarias para vías existentes e incorporar provisiones de área para desarrollos futuros en proyectos de construcción de vías nuevas.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III LICENCIA DE CONDUCCIÓN</p> <p>ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.</p> <p>El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, categorías autorizadas, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió y categoría.</p> <p>Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad.</p> <p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, tendrá derecho a que se le expida sin costo adicional la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos</p>	<p>efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control.</p> <p>La Licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, el Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p> <p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p> <p>Para vehículos particulares:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Saber leer y escribir. b) Tener dieciséis (16) años cumplidos. c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT. <p>Para lo cual las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes por parte de las instituciones de educación superior reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional.</p> <ol style="list-style-type: none"> d) Obtener un certificado de aptitud en conducción—otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT. d) Presentar certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores, registrado ante el RUNT. <p>Para vehículos de servicio público:</p>
<p>Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte”</p> <p>PARÁGRAFO 1º. <i>Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la podrá horizontal y vertical.</i></p> <p>ARTÍCULO 9. Modifíquese el artículo 124 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 124. SISTEMA DE PUNTOS DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN: Crease un sistema de puntos asociado al comportamiento de los conductores, del cual se llevará a través del Registro Único de Conductores del RUNT, de conformidad con el procedimiento que establezca el Ministerio de Transporte dentro de los 6 meses siguientes a la expedición de la presente Ley. De este sistema dependerá la vigencia o suspensión de la Licencia de Conducción.</p> <p>A todos los titulares actuales y nuevos de una licencia de conducción de cualquier categoría, se le asignarán un total de 24 puntos al momento del otorgamiento, los cuáles serán reducidos o recuperados de acuerdo con su comportamiento como conductor, de conformidad con lo establecido en la presente ley.</p> <p>Sin perjuicio de las sanciones que procedan, el descuento de puntos se aplicará separadamente por cada una de las infracciones cometidas, aún si el conductor acepta la conducta y paga la multa con descuento.</p>	<p>Las autoridades de tránsito competentes de adelantar el proceso contravencional, descontarán puntos al conductor que sea sancionado o acepte la comisión de las infracciones establecidas en el artículo 131 de la presente Ley, así:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) 3 puntos para las infracciones del literal A. b) 6 puntos, para las infracciones del literal B. c) 12 puntos, para las infracciones del literal C. d) 20 puntos, para las infracciones de los literales D y E. e) Para las infracciones del literal F, si la suspensión de la licencia, supera aquella establecida para la pérdida total de los puntos, se establece la imposibilidad de recuperar puntos, mientras dure la suspensión establecida para la falta conforme lo establecido en el artículo 152 de la presente ley. <p>Las autoridades de tránsito están obligadas a reportar las sanciones dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la finalización del proceso contravencional, para que el sistema descuente automáticamente los puntos.</p> <p>La pérdida de la totalidad de los puntos en el respectivo sistema, implica la suspensión automática de la licencia de conducción por 6 meses.</p> <p>Cuando el registro de una infracción implique la pérdida total de puntos, la autoridad que realizó dicho registro, remitirá la respectiva comunicación al infractor a la última dirección registrada por éste en el RUNT; los conductores podrán consultar sus puntos de forma gratuita en el sistema.</p> <p>Si en un periodo de un (1) año después de impuesta la última sanción establecida en los literales A, B, C, D Y E, del artículo 131 de la presente Ley, no se registra la comisión de nuevas infracciones de tránsito, el conductor el sistema restablecerá la totalidad de los puntos perdidos.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá reglamentar la creación de cursos especializados para la recuperación de puntos, en todo caso, cumplido el periodo de suspensión de la licencia por pérdida de puntos se deberá realizar un curso de por lo menos 15 horas para la reactivación de la licencia de conducción.</p>

<p style="text-align: center;">CAPITULO IV</p> <p style="text-align: center;">OBLIGACIONES DE CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS</p> <p>ARTÍCULO 10. Modifíquese el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>“Artículo 94. <i>Normas Generales Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos.</i> Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.</p> <p>No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.</p> <p>No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohiban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.</p> <p>Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.</p> <p>No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.</p> <p>Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.</p> <p>Los conductores y los acompañantes, cuando los hubiere, deberán utilizar casco de seguridad en estado íntegro, que corresponda a la talla correcta, con protección total de cráneo, sujetos; y cumplir con los demás criterios que fije el Ministerio de Transporte.</p> <p>La no utilización del casco de seguridad o que no cumpla con las condiciones exigidas dará lugar a la inmovilización del vehículo.”</p> <p>ARTÍCULO 11. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>“Artículo 96. <i>Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos.</i> Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código. 2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor. 3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores. 4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas. 5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre el casco de seguridad, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. En todo caso, no se podrá exigir que el casco contenga el número de placa correspondiente al del vehículo en que se moviliza. 6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías”. <p style="text-align: center;">CAPITULO V</p> <p style="text-align: center;">Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas y registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión.</p> <p>ARTÍCULO 12º. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de consolidar la información relacionada con lesiones corporales causadas por accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial. Los concesionarios y las autoridades administradoras de infraestructura vial deberán reportar en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales.</p> <p>El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las condiciones de reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle.</p>
<p>ARTÍCULO 13º. <i>Registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión.</i> Con el objeto de garantizar el derecho a la información del consumidor, el Registro Único Nacional de Tránsito publicará anualmente, en su página web, un registro consolidado a partir de la información consignada en el Registro Nacional de Automotores y en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, de los vehículos que estuvieron involucrados en un siniestro de tránsito con resultado de muerte o lesión que contenga la marca, modelo y tipo de vehículo, así como la edad del parque automotor inscrito en el sistema . El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT emita la información gratuitamente.</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO VI</p> <p style="text-align: center;">VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO 14º. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora.</p> <p>La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.</p> <p>ARTÍCULO 15º. Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los cien (100) kilómetros por hora.</p> <p>Para el servicio público, de carga el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.</p> <p>Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.</p> <p>PARÁGRAFO. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas</p>	<p>urbanas de que trata el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales de que trata este artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía, los usuarios vulnerables, el uso del suelo y, el número de muertos y lesionados.</p> <p>ARTÍCULO 16º. IMPLEMENTACIÓN DE PLANES DE GESTION DE LA VELOCIDAD. Las autoridades de tránsito y transporte implementaran planes de gestión de la velocidad bianuales, encaminados al diagnóstico de zonas de alto riesgo y aplicación de medidas de regulación de los límites de velocidad, pacificación de tráfico, medidas de control y de educación. Estos planes considerarán medidas de mitigación de este factor de riesgo para los actores viales más vulnerables, en particular peatones, ciclistas y motociclistas Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana deberán desarrollar planes de auditoría en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial</p> <p>ARTÍCULO 17º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ Senadora de la República</p>

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 150 DE 2021 SENADO

por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos en relación con servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios”, suscrito en Brasilia, el 7 de noviembre de 2012.

<p>INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 150 DE 2021 SENADO</p> <p>POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL “ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DE LOS EMIRATOS ÁRABES UNIDOS EN RELACIÓN CON SERVICIOS AÉREOS ENTRE Y MÁS ALLÁ DE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS”, SUSCRITO EN BRASILIA, EL 7 DE NOVIEMBRE DE 2012.</p> <p>Honorable Senadora PAOLA ANDREA HOLGUÍN MORENO Presidente Comisión Segunda Senado de la República</p> <p>Asunto: Informe de ponencia positiva al Proyecto de Ley 150 de 2021 Senado.</p> <p>Apreciada presidente,</p> <p>En cumplimiento de la Ley 5ª de 1992, atentamente me permito rendir informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley número N° 150 de 2021 Senado “Por medio de la cual se aprueba el «Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos en relación con servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios», suscrito en Brasilia, el 7 de noviembre de 2012”.</p> <p>I. Consideraciones del Ponente</p> <p>El Proyecto de Ley objeto de este Informe de Ponencia fue radicado por parte de la señora Ministra de Relaciones Exteriores, Martha Lucía Ramírez Blanco, y la señora Ministra de Transporte, Ángela María Orozco Gómez.</p> <p>Este Proyecto tiene como objeto aprobar mediante Ley de la República, tal como lo impone el ordenamiento constitucional y legal, el “Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos en relación con servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios”, suscrito en Brasilia, el 7 de noviembre de 2012.</p> <p>El Proyecto de Ley puesto a consideración de la Honorable Comisión Segunda Constitucional constituye una herramienta para mejorar la conectividad y satisfacer requisitos frente al crecimiento</p>	<p>del transporte aéreo internacional con un socio estratégico de Colombia, como lo es Emiratos Árabes Unidos. Su principal objetivo es promover, en un ámbito de reciprocidad, la dinamización del transporte aéreo entre sus Partes.</p> <p>Actualmente, Colombia busca fortalecer con Emiratos Árabes Unidos áreas tales como el comercio, el flujo de inversiones y la cooperación para el intercambio de experiencias en innovación, consolidando a Colombia como un socio estratégico de dicho país en América Latina y afianzando las relaciones con el Medio Oriente.</p> <p>Adicionalmente, es de recordar que esto se enmarca en una política más amplia que busca fortalecer las relaciones aerocomerciales entre nuestra Nación y Asia. Esta política ha tenido buenos resultados pues, desde la apertura de las Embajadas en Abu Dabi y Bogotá en 2011 y 2013, respectivamente, la relación bilateral con Emiratos Árabes Unidos se ha fortalecido considerablemente, tanto en número de visitas de alto nivel (25 en los últimos seis años), como en la firma de instrumentos bilaterales y en el intercambio de cooperación.</p> <p>Durante la visita del señor Sultán Bin Saeed Al Mansoori, Ministro de Economía de los Emiratos Árabes Unidos, el 26 de febrero de 2020, se tomó la decisión de consolidar una relación a largo plazo que contempla hitos como el crecimiento del comercio binacional a USD\$1 billón, la atracción de inversión a sectores como el turismo, las energías renovables y la agroindustria, la creación de un Consejo Empresarial y, más importante para los efectos, la generación de conectividad aérea entre los dos Estados con la llegada a Colombia de un vuelo directo de Emirates Airlines.</p> <p>En este contexto es que resulta prioritario el fortalecimiento de la conectividad aérea entre ambos Estados como medio indispensable para el desarrollo y la facilitación del intercambio comercial, los flujos de turismo, los viajes de negocios, la conectividad de las regiones y la inserción de Colombia en el mundo.</p> <p>Para tales efectos, el “Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos en relación con servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios”, suscrito en Brasilia, el 7 de noviembre de 2012, resulta de suma importancia. La suscripción de este instrumento apunta a facilitar la conectividad entre los dos países, estimulando así los intercambios comerciales, turísticos y de mujeres y hombres de negocios.</p> <p>Este Acuerdo no solo determina reglas de juego claras que permitirán el inicio de operaciones de aerolíneas emiratíes en Colombia, sino que abre un nuevo sector en la inversión de los Emiratos Árabes Unidos en nuestro país. Por otra parte, es relevante resaltar que la dimensión del Acuerdo va más allá de solamente el intercambio binacional, pues ambos Estados son <i>hubs</i> para el transporte en sus respectivas regiones, por lo que este instrumento contribuirá, a su vez, al desarrollo de relaciones</p>
<p>más estrechas entre los países del Golfo y Sudamérica, además de ofrecer nuevas posibilidades para la conexión con otras partes del mundo, estimulando el posicionamiento internacional de Colombia.</p> <p>Dos elementos adicionales contribuyen a resaltar la importancia de este Acuerdo. En primer término, la entrada en vigor del Acuerdo de Exención de Visas para Portadores de Pasaportes Ordinarios entre Colombia y los Emiratos Árabes Unidos desde el 5 de marzo de 2020. La exención de visado, sin duda, contribuye de manera sustancial al fortalecimiento del intercambio de viajeros, situación que se vería aún más fortalecida con la entrada en vigor de este Acuerdo y con el establecimiento de vuelos directos.</p> <p>Por otro lado, es menester tener en cuenta que durante este año se realizará Expo Dubai 2020. Esta vitrina internacional, a la que han confirmado su participación 190 países, incluida Colombia, ofrece un escenario único para el posicionamiento de nuestro país en los mercados del Medio Oriente, África y Sur de Asia (MEASA), tanto en materia comercial como de inversión y turismo.</p> <p>Teniendo en cuenta la consolidación de nuevas relaciones estratégicas de Colombia con los países de Asia y del Pacífico y con otros socios no tradicionales, como es el caso de Emiratos Árabes Unidos, la aprobación de este instrumento por parte del Honorable Congreso de la República es un punto de la agenda exterior del Estado y constituirá un potente mensaje de aproximación hacia socios no tradicionales, reforzando además nuestra relación con los Estados del Consejo de Cooperación del Golfo, que constituyen un mercado estratégico para las exportaciones colombianas, principalmente de productos agrícolas y agroindustriales.</p> <p>II. Constitucionalidad</p> <p>De acuerdo con el artículo 150, numeral 16, de la Constitución Política de Colombia, el Congreso de la República es competente para aprobar o improbar los tratados que el Gobierno Nacional celebra con otros Estados o con otros sujetos de Derecho Internacional. Así mismo, según lo previsto en el artículo 2 de la Ley 3 de 1992, el estudio y trámite correspondiente a los Proyectos de Ley por medio de los cuales se aprueban los tratados le corresponde, en primer debate, a las Comisiones Segundas Constitucionales del Congreso, y según lo establece el artículo 204 de la Ley 5 de 1992, el proceso que deberán seguir los Proyectos de Ley por medio de los cuales se aprueban estos instrumentos internacionales es el procedimiento legislativo ordinario. En tal virtud, debe esta Comisión conocer de la presente Ponencia en la cual se expone el instrumento en cuestión y se explica la importancia y relevancia de su aprobación para el país.</p> <p>Frente al proceso de negociación, suscripción y aprobación es de anotar que hasta el momento se ha dado cabal cumplimiento a las disposiciones constitucionales, particularmente, al artículo 189, numeral 2, de la Constitución Política de Colombia, que se refiere a la competencia del Gobierno Nacional para</p>	<p>negociar y ratificar tratados. Así mismo, se observa que anexa al presente Proyecto de Ley se presentó la respectiva Aprobación Ejecutiva, que da cuenta de que el señor Presidente de la República dio su autorización para el inicio del proceso de aprobación ejecutiva, cumpliendo así con lo previsto en el del artículo 142, numeral 20, de la Ley 5 de 1992.</p> <p>Finalmente, es de resaltar que esta Comisión no es extraña a los Acuerdos de Transporte Aéreo, pues, como es de su conocimiento, anteriormente se han aprobado instrumentos similares, tales como los Acuerdos de 2011 entre la República de Colombia y la República de Turquía y entre República de Colombia y los Estados Unidos de América. Estos dos instrumentos fueron posteriormente declarados exequibles por la Corte Constitucional mediante las Sentencias C-947 del 4 de diciembre de 2014 y C-131 del 11 de marzo de 2014, respectivamente.</p> <p>III. Contenido del Acuerdo</p> <p>Al no encontrarse la necesidad de proponer ninguna modificación al Proyecto de Ley con miras al primer debate, me permito proceder a sustentar y resaltar el contenido del Acuerdo, que por el artículo primero del presente Proyecto de Ley se pretende aprobar.</p> <p>A saber, este Acuerdo consta de 23 artículos y un anexo, los cuales obran de la siguiente manera:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículo 1 – Definiciones: este artículo se limita a establecer definiciones relevantes para la correcta aplicación de las demás disposiciones del Acuerdo. Entre otras, se incluyen definiciones para expresiones tales como “Autoridad Aeronáutica”, “Servicios Acordados”, “Acuerdo”, “Servicio Aéreo”, “Aerolíneas Designadas”, entre otras. • Artículo 2 – Otorgamiento de derechos: incluye los derechos de tráfico que se conceden recíprocamente las Partes, es decir, es mediante este artículo que se permite que las empresas aéreas designadas por ambos Estados puedan embarcar y/o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, por separado o en combinación entre los dos territorios, lo cual facilitará a las aerolíneas ampliar sus mercados y consolidar su presencia internacionalmente, al igual que beneficiar a los usuarios, el comercio y la conectividad. • Artículo 3 – Designación y autorización: establece la múltiple designación, permitiendo el libre acceso al mercado a las empresas aéreas comerciales de cada una de las Partes. También hace alusión al otorgamiento de las autorizaciones sobre las solicitudes de las aerolíneas para operar bajo este Acuerdo, las cuales deberán concederse en forma expedita una vez que se cumplan con todas las leyes y regulaciones normalmente aplicadas en la operación de transporte aéreo internacional por la Parte que está considerando la solicitud.

<ul style="list-style-type: none"> • Artículo 4 – Revocación y limitación de autorización operacional: este artículo se refiere a la revocación de la autorización que se otorga mediante el artículo 3 antes citado. • Artículo 5 – Principios que rigen la operación de los servicios acordados: consagra los principios que rigen la prestación de los servicios ofrecidos al público, aplicables tanto a los servicios de pasajeros como a los servicios exclusivos de carga aérea. • Artículo 6 – Derechos de aduana y otros cargos: hace relación al carácter de exentos que en términos aduaneros tienen los equipos a bordo de las aeronaves, así como a los insumos necesarios para su operación (lubricantes, repuestos, etcétera) y los productos destinados a la venta o consumo de los pasajeros en cantidades razonables. • Artículo 7 – Aplicación de leyes y regulaciones nacionales: establece que las leyes y reglamentos de cada Parte aplicarán en su totalidad a los usuarios, mercancías y aeronaves, mientras se encuentren en sus respectivos territorios y sin distinción de nacionalidad. • Artículo 8 – Código compartido: establece disposiciones sobre los acuerdos comerciales donde se autorizan las alianzas comerciales entre aerolíneas de cualquiera de las Partes y las líneas aéreas de un tercer país, tales como, los acuerdos de bloqueo de espacio o de código compartido, mecanismo muy importante para fortalecer las posibilidades competitivas en el actual mundo globalizado, permitiendo de esta manera a las empresas colombianas prestar los servicios a través de estos acuerdos con los demás operadores internacionales y expandir así sus posibilidades de comercialización, diversificando las alternativas de mercado de las aerolíneas. Igualmente, posibilita operar bajo otras figuras de acuerdos comerciales, al señalar que no se limitan a los enunciados, pudiendo considerarse los de fletamento que buscan optimizar el uso de aeronaves. • Artículo 9 – Certificados de aeronavegabilidad y aptitud. Artículo 10 – Seguridad operacional. Artículo 12 – Seguridad de la aviación: están relacionados con la seguridad operacional y aeroportuaria, propenden por el más alto grado de seguridad y protección en el transporte aéreo internacional. • Artículo 11 – Cargos al usuario: establece el compromiso de las Partes de propender porque los costos que sean trasladados al usuario por concepto de uso de instalaciones aeroportuarias sean justos y razonables, y sin distinción de nacionalidad. • Artículo 13 – Oportunidades comerciales: abre la posibilidad para que las aerolíneas de cada Parte establezcan oficinas de representación en el territorio de la otra Parte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Artículo 14 – Transferencia de ingresos: permite transferir al otro país los ingresos obtenidos. Las anteriores estipulaciones estimularán el transporte aéreo internacional entre las dos Partes, en condiciones favorables para la industria aeronáutica de ambos países. • Artículo 15 – Aprobación de itinerarios: consagra disposiciones sobre los procedimientos de registro de horarios e itinerarios, lo que garantiza un marco claro para las Partes en este asunto. • Artículo 16 – Tarifas: prevé la cláusula de tarifas que contiene el principio de "País de Origen", el cual permite a las empresas someterse a las regulaciones tarifarias de cada país en forma independiente. • Artículo 17 – Intercambio de información: autoriza a las Partes a intercambiar información respecto a las aerolíneas designadas para prestar el servicio entre sus territorios. • Artículo 18 – Consultas: permite que cualquiera de las Partes pueda solicitar, en cualquier momento, consultas sobre la implementación, interpretación, aplicación o enmienda del presente Acuerdo. • Artículo 19 – Resolución de controversias: este artículo establece el procedimiento a seguir en caso de que una controversia derivada del Acuerdo no pueda ser resuelta por medio de negociaciones directas o por la vía diplomática. • Artículo 20 – Modificaciones al Acuerdo: prevé lo relativo a las modificaciones de las disposiciones del presente Acuerdo y su entrada en vigor. • Artículo 21 – Registro: Indica que el Acuerdo y todas sus enmiendas deberán ser registrados ante la Organización de la Aviación Civil Internacional. • Artículo 22 – Terminación: este artículo determina los aspectos y los tiempos que se deberán tener en cuenta en caso de que se decida proceder a la terminación del instrumento. • Artículo 23 – Entrada en vigor: dispone las condiciones para la entrada en vigor del instrumento. • Anexo – Cuadro de rutas: prevé un cuadro de rutas flexible para ambas Partes, así como los derechos de tráfico acordados para los servicios mixtos de pasajeros, carga y los exclusivos de carga.
---	--

IV. Proposición

Por lo anteriormente expuesto y con base en lo dispuesto por la Constitución Política y la Ley, me permito proponer a los Honorables Senadores de la Comisión Segunda Constitucional, dar primer debate al Proyecto de Ley número N° 150 de 2021 Senado *“Por medio de la cual se aprueba el «Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos en relación con servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios», suscrito en Brasilia, el 7 de noviembre de 2012”.*

De los Honorables Senadores,



JOSE LUIS PÉREZ OYUELA
Senador de la República

Anexo: Acuerdo en formato pdf.

**ACUERDO ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA
Y EL GOBIERNO DE LOS EMIRATOS ÁRABES UNIDOS
EN RELACIÓN CON SERVICIOS AÉREOS ENTRE Y MÁS ALLÁ
DE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS**

PREÁMBULO

El Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos (en adelante las "Partes Contratantes");

Siendo partes del Convenio de Aviación Civil Internacional abierto para firma en Chicago el siete de diciembre de 1944;

Deseando concluir un Acuerdo de conformidad y como complemento al mencionado Convenio, para establecer y operar Servicios Aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios;

Reconociendo la importancia del transporte aéreo como medio de creación y promoción de la amistad, el entendimiento y la cooperación entre las dos naciones.

Deseando facilitar la expansión de las oportunidades del transporte aéreo internacional,

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

ARTÍCULO 1 – DEFINICIONES

1. Para efectos de este Acuerdo, a menos que el contexto exija otra cosa, el término:
 - a) "Autoridad Aeronáutica" significa, en el caso del gobierno de los Emiratos Árabes Unidos, la Autoridad General de Aviación Civil; y en el caso del gobierno de Colombia, la Autoridad de Aeronáutica Civil de Colombia; o en cualquier caso, cualquier persona o ente autorizado para desempeñar la función con la cual se relaciona este Acuerdo;
 - b) "Servicios Acordados" significa servicios aéreos internacionales regulares entre y más allá de los respectivos territorios de los Emiratos Árabes Unidos y Colombia para el transporte de pasajeros, equipaje y carga, separada o conjuntamente;
 - c) "Acuerdo" significa este Acuerdo, su Anexo redactado en aplicación del mismo, y cualquier modificación efectuada al Acuerdo o al Anexo;
 - d) "Servicio Aéreo", "Aerolínea", "Servicio Aéreo Internacional" y "Escala para fines no comerciales" tienen los significados que les asigna a cada uno el Artículo 96 del Convenio;
 - e) "Anexo" incluye el cuadro de rutas anexo al Acuerdo y cualquier cláusula o nota que aparezca en dicho Anexo y cualquier modificación efectuada a los mismos de conformidad con las disposiciones del Artículo 20 de este Acuerdo;
 - f) "Carga" incluye correo;
 - g) "Convenio" significa el Convenio de Aviación Civil Internacional abierto para firma en Chicago el siete de diciembre de 1944 e incluye: (i) cualquier enmienda efectuada al mismo que haya entrado en vigor bajo el Artículo 94(a) del Convenio y haya sido ratificada por ambas Partes Contratantes; cualquier anexo o enmienda adoptada bajo el Artículo 90 de ese Convenio, en tanto tal anexo o enmienda se encuentre vigente en cualquier momento para ambas Partes Contratantes;
 - h) "Aerolíneas Designadas" significa una aerolínea o aerolíneas que haya(n) sido designada(s) y autorizada(s) de conformidad con el Artículo 3 de este Acuerdo;
 - i) "Tarifas" significa los precios a ser cobrados por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales aplican dichos precios, pero excluyendo la remuneración y las condiciones del transporte de correo;
 - j) "Territorio", en relación con un Estado, tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 del Convenio;

k) "Cargos al usuario" significa los cargos impuestos a las aerolíneas por parte de las autoridades competentes o autorizados por estas autoridades para el suministro de instalaciones y servicios aeroportuarios y/o facilidades de navegación, incluyendo servicios relacionados y facilidades para aeronaves, sus tripulaciones, pasajeros, equipaje y carga;

2. El Anexo de este Acuerdo se considera parte integral del mismo.
3. Al implementar este Acuerdo, las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio en tanto dichas disposiciones sean aplicables a los Servicios Aéreos Internacionales.

ARTÍCULO 2 – OTORGAMIENTO DE DERECHOS

1. Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante los derechos especificados en este Acuerdo para permitir a sus Aerolíneas Designadas establecer y operar los Servicios Acordados.
2. Las Aerolíneas Designadas de cada Parte Contratante disfrutarán los siguientes derechos:
 - a) Volar a través del Territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar;
 - b) Hacer escalas en el Territorio de la otra Parte Contratante para fines no comerciales, y
 - c) Hacer escalas en el Territorio de la otra Parte Contratante con el fin de embarcar y/o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, equipaje y carga, separadamente o en combinación, cuando se operen los Servicios Acordados.
3. Adicionalmente, la(s) aerolínea(s) de cada Parte Contratante diferentes a las Aerolíneas Designadas bajo el Artículo 3, también disfrutarán de los derechos especificados en los párrafos 2(a) y 2(b) de este Artículo.
4. Bajo ninguna circunstancia se considerará que algún contenido de este Artículo otorga a alguna de las Aerolíneas Designadas de una de las Partes Contratantes el privilegio de embarcar, en el Territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, equipaje y carga transportada a cambio de remuneración o contratación y con destino a otro punto dentro del territorio de la otra Parte Contratante.
5. Si debido a un conflicto armado, disturbio político o desarrollos o circunstancias especiales o inusuales una Aerolínea Designada de una Parte Contratante no puede operar el servicio en su ruta normal, la otra Parte Contratante hará su mejor esfuerzo para facilitar la operación continua de dicho servicio a través de arreglos temporales de rutas que las Partes Contratantes decidan de común acuerdo.

6. Las Aerolíneas Designadas tendrán derecho a usar todas las aerovías, aeropuertos y otras facilidades provistas por las Partes Contratantes de manera no discriminatoria.

ARTÍCULO 3 – DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar, mediante nota escrita de la Autoridad Aeronáutica a la otra Parte Contratante, a una o más líneas aéreas con el objeto de que exploten los servicios acordados en las rutas específicas en este Acuerdo, así como a retirar o alterar la designación de dichas líneas aéreas o a substituir otra aerolínea por una previamente designada.
2. Al recibir dicha designación y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y el modo prescritos para la autorización de explotación, cada Parte Contratante otorgará la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras de trámites, a condición que:
 - a) la línea aérea designada tenga su oficina principal y su residencia permanente en el territorio de la Parte Contratante designante;
 - b) la Parte Contratante que designa la línea aérea tenga y mantenga sobre ella un control normativo efectivo;
 - c) la Parte Contratante que designa la línea aérea cumple las disposiciones establecida en el Artículo 10 (Seguridad operacional) y el Artículo 12 (Seguridad de la aviación);
y
 - d) la línea aérea designada está calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte Contratante que recibe la designación, de conformidad con las previsiones del Convenio.

ARTÍCULO 4 – REVOCACIÓN Y LIMITACIÓN DE AUTORIZACIÓN OPERACIONAL

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante tendrán el derecho de denegar las autorizaciones mencionadas en el Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte Contratante y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de imponer condiciones a las mismas, de forma temporal o permanente:
 - a) en caso de que consideren que la línea aérea designada no tiene su oficina principal y la residencia permanente en el territorio de la Parte Contratante designante;
 - b) en el caso de que consideren que la Parte Contratante que designa la línea aérea no tiene y mantiene el control normativo efectivo de la línea aérea;

- c) en el caso de que la Parte Contratante que designa la línea aérea no cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 10 (Seguridad Operacional) y el Artículo 12 (Seguridad de la aviación);
 - d) en caso de que dicha línea aérea designada no esté calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte Contratante que recibe la designación; y
 - e) En cualquier caso donde la otra Parte Contratante incumpla con una decisión o estipulación proveniente de la aplicación del Artículo 19 (Solución de Controversias) del presente Acuerdo.
2. A menos que sean indispensables medidas inmediatas para impedir la violación de las leyes y los reglamentos mencionados antes o a menos que la seguridad operacional o la seguridad de la aviación requieran medidas de conformidad con las disposiciones el Artículo 10 (Seguridad operacional) o el Artículo 12 (Seguridad de la aviación), los derechos enumerados en el párrafo 1 de este Artículo se ejercerán únicamente después de que las autoridades aeronáuticas efectúen consultas de conformidad con el Artículo 18 (Consultas) del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 5 – PRINCIPIOS QUE RIGEN LA OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS ACORDADOS

1. Cada Parte Contratante permitirá de manera recíproca a las Aerolíneas Designadas de ambas Partes Contratantes competir en la prestación del transporte aéreo internacional objeto de este Acuerdo.
2. Cada Parte Contratante tomará acciones apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar toda forma de discriminación y prácticas anticompetitivas o predatorias en el ejercicio de los derechos estipulados en este Acuerdo.
3. La capacidad a ser ofrecida por las Aerolíneas Designadas de las Partes Contratantes en los Servicios Acordados será acordada por las Autoridades Aeronáuticas.

ARTÍCULO 6 – DERECHOS DE ADUANA Y OTROS CARGOS

1. Cada Parte Contratante, basándose en la reciprocidad, eximirá a una línea aérea designada de la otra Parte Contratante en el mayor grado posible en virtud de sus leyes nacionales, de las restricciones sobre importaciones, de derechos de aduana, impuestos directos o indirectos, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes nacionales que no se basen en el costo de los servicios proporcionados a la llegada, respecto a aeronaves, combustible, aceites lubricantes, equipos de mantenimiento, herramientas de

la aeronave, suministros técnicos y repuestos, incluyendo motores, equipo de uso ordinario de esas aeronaves, equipo de catering, provisiones de a bordo incluyendo pero sin limitarse a cubiertos, alimentos, bebidas, licor, tabaco y otros productos para la venta o uso de los pasajeros durante el vuelo, y otros productos destinados o utilizados únicamente con relación a la explotación o mantenimiento de las aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante que se encuentre operando los servicios convenidos así como boletos y guías aéreas de carga impresos, uniformes del personal, computadores e impresoras usadas por las aerolíneas designadas para reservaciones o tiqueteo, todo material impreso con el logotipo de la empresa y material publicitario corriente distribuido gratuitamente por dicha línea aérea designada.

2. Las exenciones concedidas en este Artículo se aplicarán a los productos mencionados en el párrafo 1:

- a) que se introduzcan en el territorio de una Parte Contratante por o en nombre de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante;
- b) que se encuentren a bordo de la línea aérea designada de una Parte Contratante a su llegada al territorio de la otra Parte Contratante o al salir del mismo; o
- c) que se lleven a bordo de la aeronave de la línea aérea designada de una Parte Contratante al territorio de la otra Parte Contratante y que estén destinados para ser usados en la explotación de los servicios convenidos;

Sea que dichos productos se utilicen o consuman enteramente o no dentro del territorio de la Parte Contratante que otorga la exención, a condición de que su propiedad no se transfiera en el territorio de dicha Parte Contratante.

3. El equipo ordinario de a bordo, así como los materiales y suministros que normalmente se hallan a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes, sólo pueden descargarse en el territorio de la otra Parte Contratante con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicha Parte Contratante. En ese caso, pueden mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que se reexporten o se tome otra disposición al respecto de conformidad con los reglamentos aduaneros.

4. Las exenciones previstas en el presente Artículo serán igualmente aplicables en los casos en los que la Línea Aérea Designada por una de las Partes Contratantes haya celebrado acuerdos con otra(s) línea(s) aérea(s) para el préstamo o la transferencia en el Territorio de la otra Parte Contratante del material mencionado en el numeral 1 del presente Artículo, siempre y cuando dicha otra línea aérea disfrute de las mismas exenciones que la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 7 – APLICACIÓN DE LEYES Y REGULACIONES NACIONALES

1. Las leyes, reglamentos y procedimientos de una Parte Contratante relacionados con la entrada, permanencia o salida de su Territorio de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o a la operación y navegación de dicha aeronave sobre ese territorio serán aplicadas a la aeronave operada por la(s) aerolínea(s) de la otra Parte Contratante sin distinción en cuanto a nacionalidad en la misma forma en que serían aplicadas a las suyas propias, y serán cumplidas por dicha aeronave a la entrada, salida y mientras se encuentre en el Territorio de dicha Parte Contratante.
2. Las leyes, reglamentos y procedimientos de una Parte Contratante relacionados con la entrada, permanencia o salida de su Territorio de pasajeros, equipaje, tripulación y carga transportados a bordo de la aeronave, tales como reglamentos relacionados con la entrada, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduana, divisas, salud, cuarentenas y medidas sanitarias, o en el caso del correo, leyes y regulaciones postales, serán aplicados por o en nombre de dichos pasajeros, equipaje, tripulación y carga a la entrada y salida y mientras se encuentren dentro del Territorio de la primera Parte Contratante.
3. Ninguna de las Partes Contratantes podrá otorgar ninguna preferencia a su(s) propia(s) aerolínea(s) ni a ninguna otra sobre la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante en la aplicación de las leyes y regulaciones estipuladas en este Artículo.
4. Los Pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del Territorio de cualquiera de las Partes Contratantes y no abandonar las áreas del aeropuerto reservado para este propósito, estarán sujetas, excepto con respecto a las medidas de seguridad relacionadas con violencia, piratería aérea, control de narcóticos, a no más de un control simplificado. Dicho equipaje y carga estarán exentos de derechos de aduana, impuestos sobre el consumo y otros derechos y cargos nacionales y/o locales similares.

ARTÍCULO 8 – CÓDIGO COMPARTIDO

1. La(s) Aerolínea(s) Designada(s) de ambas Partes Contratantes podrán, bien sea como aerolínea comercializadora o como aerolínea operadora, celebrar libremente acuerdos comerciales cooperativos, los cuales incluyen, mas no se limitan a acuerdos de bloqueo de espacio y/o código compartido incluyendo acuerdos de código compartido con terceros países con cualquier otra aerolínea o aerolíneas.
2. Antes de ofrecer servicios de código compartido, las líneas aéreas partes del acuerdo, deberán acordar cuál parte asumirá la responsabilidad y será responsable en cuanto a

asuntos relacionados con los usuarios, la seguridad de la aviación, la seguridad operacional y la facilitación. El acuerdo que estipule estos términos será presentado ante las dos autoridades aeronáuticas antes de la implementación de los acuerdos de código compartido.

3. Dichos acuerdos serán aceptados por las Autoridades Aeronáuticas involucradas, siempre y cuando todas las aerolíneas parte de dichos acuerdos tengan los derechos de tráfico y/o autorizaciones correspondientes.
4. En caso de los acuerdos de código compartido, la aerolínea comercializadora deberá, con respecto a cada tiquete vendido, asegurar que se aclare al comprador en el punto de venta cuál es la aerolínea que opera cada sector del servicio y con cual(es) aerolínea o aerolíneas el comprador está celebrando una relación contractual.
5. La(s) Aerolínea(s) Designadas de cada Parte Contratante también podrán ofrecer servicios de código compartido entre cualquier punto en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre y cuando dichos servicios sean operados por una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 9 – CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD Y APTITUD

1. Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de aptitud y licencias expedidas o convalidadas por una de las Partes Contratantes que estén vigentes serán reconocidas como válidas por la otra Parte Contratante para efectos de operar los Servicios Acordados, siempre y cuando dichos certificados o licencias hayan sido expedidos o validados de acuerdo y de conformidad con los estándares mínimos establecidos bajo el Convenio.
2. No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a aceptar, para vuelos sobre su propio Territorio, certificados de aptitud y licencias otorgados a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.
3. Si los privilegios y condiciones de las licencias o certificados expedidos o convalidados por una Parte Contratante presentan alguna diferencia con respecto a los estándares establecidos bajo el Convenio, bien sea que dicha diferencia haya sido notificada o no ante la Organización de Aviación Civil Internacional, la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante podrá, sin perjuicio de los derechos de la primera Parte Contratante bajo el Artículo 10(2), solicitar consultas con la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante de acuerdo con el Artículo 18, con miras a aclarar que la práctica en cuestión es aceptable para ella. Si no se logra un acuerdo satisfactorio, se podrá aplicar el Artículo 4(1) de este Acuerdo.

ARTÍCULO 10 – SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas en cualquier momento sobre las normas de seguridad operacional en cualquier área relacionada con las instalaciones aeronáuticas, tripulación, aeronave o su explotación que hayan sido adoptados por la otra Parte Contratante. Dichas consultas tendrán lugar dentro de los 30 días siguientes a la solicitud.
2. Si después de dichas consultas una de las Partes Contratantes encuentra que la otra Parte Contratante no mantiene ni aplica efectivamente normas de seguridad en cualquiera de las áreas que sean por lo menos iguales a los estándares mínimos establecidos en ese momento de acuerdo con el Convenio, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante los resultados y los pasos que considere necesarios para que se ajuste a esos estándares mínimos y dicha otra Parte Contratante tomará las acciones correctivas apropiadas. Si la otra Parte Contratante no toma la acción apropiada dentro de los 15 días siguientes o dentro del período que haya sido acordado, se podrá aplicar el Artículo 4(1) de este Acuerdo.
3. De acuerdo con el Artículo 16 del Convenio, también se acuerda que cualquier aeronave operada por o en nombre de una aerolínea de una de las Partes Contratantes que preste servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante podrá, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte Contratante, ser objeto de una inspección por parte de los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, siempre y cuando esto no cause demoras innecesarias en la operación de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio de Chicago, el objeto de esta inspección es verificar la validez de la documentación relevante de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo y condición de la aeronave se ajusten a las normas establecidas en ese momento de acuerdo con el Convenio.
4. Cuando se considere necesario adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad de una operación de una aerolínea, cada Parte Contratante se reserva el derecho a suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte Contratante.
5. Cualquier medida tomada por una Parte Contratante de acuerdo con el párrafo 4 anterior será suspendida una vez dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.

6. Cada Parte Contratante aceptará el AOC expedido por la otra Parte Contratante a sus Aerolíneas Designadas, siempre y cuando éste haya sido expedido en cabal cumplimiento de las normas del Anexo 6 del Convenio para facilitar el otorgamiento de la autorización respectiva.

ARTÍCULO 11 – CARGOS AL USUARIO

1. Cada Parte Contratante hará su mejor esfuerzo para asegurar que los Cargos al Usuario impuestos o permitidos por los organismos de cobro competentes a las Aerolíneas Designadas de la otra Parte Contratante por uso de aeropuertos y otras instalaciones aeronáuticas sean justos y razonables. Estos derechos deberán ser basados en motivos económicos razonables que no podrán ser más altos que aquellos pagados por otras líneas aéreas por dichos servicios.
2. Ninguna Parte Contratante dará preferencia, con respecto a los Cargos al Usuario, a sus propias aerolíneas ni a otras aerolíneas dedicadas a un Servicio Aéreo Internacional similar y no impondrá ni permitirá que se imponga a la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de la otra Parte Contratante Cargos al Usuario más altos que aquellos impuestos a su(s) Propia(s) Aerolínea(s) Designada(s) que operen Servicios Aéreos Internacionales similares con aeronaves similares y facilidades y servicios asociados.
3. Cada Parte Contratante promoverá las consultas entre sus organismos de cobro competentes y las Aerolíneas Designadas que usen los servicios e instalaciones. Deberá darse aviso anticipado razonable a dichos usuarios sobre cualquier propuesta de cambios en los Cargos al Usuario, siempre que esto sea posible, con información de soporte relevante para permitirles expresar sus puntos de vista antes de que los derechos sean revisados.

ARTÍCULO 12 – SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilegal es parte integral de este Acuerdo.
2. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán en particular de conformidad con las disposiciones del *Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el *Convenio para la Represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el *Protocolo para la Represión de actos*

ilegales de violencia en los aeropuertos de aviación civil internacional complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de aviación civil firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 y otros acuerdos que rigen la seguridad de la aviación civil que vinculan a las Partes Contratantes.

3. Las Partes Contratantes se proporcionarán mutuamente toda la *ayuda* necesaria para evitar actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos y facilidades de navegación aérea y cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.
4. Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan como anexos al Convenio en la medida en que dichas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes.
5. Además, las Partes Contratantes exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula o los explotadores de aeronaves que tengan su oficina principal o residencia permanente en su Territorio y los explotadores de aeropuertos ubicados en su Territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación aplicables a las Partes Contratantes.
6. Cada Parte Contratante acuerda que se podrá exigir a sus explotadores de aeronaves que cumplan las disposiciones de seguridad de la aviación a las que se refiere el parágrafo 4 anterior aplicadas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el Territorio de esa otra Parte Contratante.
7. Cada Parte Contratante asegurará la aplicación de medidas efectivas dentro de su Territorio para proteger a las aeronaves e inspeccionar los pasajeros, tripulación y artículos de mano y para efectuar inspecciones de seguridad al equipaje, carga y provisiones de abordaje antes de abordar o aterrizar. Cada Parte Contratante también acuerdan prestar atención positiva a cualquier solicitud de medidas de seguridad especiales efectuada por la otra Parte Contratante para atender una amenaza particular.
8. Cuando se presente un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos que atentan contra la seguridad de dicha aeronave, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se ayudarán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas para terminar dicho incidente o amenaza tan rápido como sea posible y de acuerdo con el mínimo riesgo para la vida que pueda representar dicho incidente o amenaza.

9. Cada Parte Contratante tomará las medidas que encuentre practicables para asegurar que una aeronave de la otra Parte Contratante sometida a un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita que esté en su Territorio sea retenida en dicho territorio, a menos que su salida sea necesaria para cumplir la obligación primordial de proteger las vidas de sus pasajeros y tripulación.
10. Cuando una Parte Contratante tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante no se ajusta a las disposiciones de este Artículo, la Autoridad Aeronáutica de la primera Parte Contratante podrá solicitar consultas inmediatas con la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante. En caso de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días siguientes a dicha solicitud, se considerará que existe fundamento para aplicar el parágrafo (1) del Artículo 4 de este Acuerdo. Cuando una emergencia así lo exija, una Parte Contratante podrá adoptar medidas provisionales bajo el parágrafo (1) del Artículo 4 antes de la expiración de los quince (15) días. Cualquier acción adoptada de acuerdo con este parágrafo será interrumpida una vez la otra Parte Contratante cumpla las disposiciones de seguridad de este Artículo.

ARTÍCULO 13 – OPORTUNIDADES COMERCIALES

1. Las Aerolíneas Designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a establecer en el Territorio de la otra Parte Contratante oficinas con el propósito de promover el transporte aéreo y vender documentos de transporte, así como otros productos e instalaciones conexas requeridas para el suministro del transporte aéreo.
2. Las Aerolíneas Designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a llevar y mantener en el Territorio de la otra Parte Contratante a su propio personal administrativo, comercial, operacional, de ventas, técnicos y otro personal y representantes que puedan requerir en relación con el suministro del transporte aéreo.
3. Dichos representantes y personal requerido mencionados en el parágrafo 2 anterior podrán ser, a opción de la Aerolínea Designada, con su propio personal de cualquier nacionalidad o usando los servicios de cualquier otra aerolínea, organización o compañía que opere en el Territorio de la otra Parte Contratante y autorizada para prestar dichos servicios en el Territorio de dicha otra Parte Contratante.
4. Las Aerolíneas Designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a su discreción, bien sea directamente o a través de agentes, a dedicarse a la venta de transporte aéreo y sus productos y facilidades conexas en el Territorio de la otra Parte Contratante. Para este fin, las Aerolíneas Designadas tendrán derecho a usar sus propios documentos de transporte. Las Aerolíneas Designadas de cada Parte Contratante tendrán el derecho de vender, y cualquier persona tendrá la libertad de comprar, dicho transporte y sus

productos y facilidades conexas en moneda local o en cualquier otra moneda de libre conversión.

5. Las Aerolíneas Designadas de una Parte Contratante tendrán derecho a pagar los gastos locales en el Territorio de la otra Parte Contratante en moneda local o, en cualquier moneda de libre conversión, siempre y cuando esto esté conforme a las regulaciones monetarias locales.
6. Cada Parte Contratante aplicará el Código de Conducta formulado por la Organización de Aeronáutica Civil Internacional para la regulación y operación de los Sistemas de Reserva por Computador dentro de su Territorio en concordancia con otras regulaciones y obligaciones aplicables relacionadas con los Sistemas de Reservas por Computador. Las Partes Contratantes monitorearán los desarrollos que en esta materia haga la OACI.
7. Las Aerolíneas Designadas tendrán derecho a efectuar su propio servicio en tierra relacionado con las operaciones de chequeo de pasajeros en el Territorio de la otra Parte Contratante. Este derecho no incluye los servicios de manejo en tierra en plataforma y sólo estará sujeto a restricciones derivadas de requerimientos de seguridad aeroportuaria, seguridad de la aviación e infraestructura aeroportuaria.

Cuando consideraciones de seguridad operacional y seguridad de la aviación impidan el ejercicio del derecho mencionado en este párrafo, se ofrecerán dichos servicios en tierra sin preferencia o discriminación alguna a cualquier línea aérea que preste servicios aéreos internacionales similares.

8. Sobre la base de reciprocidad y en adición al derecho otorgado en el párrafo (7) de este artículo, cada Aerolínea Designada de una Parte Contratante tendrá derecho de seleccionar en el Territorio de la otra Parte Contratante a cualquier agente entre los agentes autorizados por las autoridades competentes de dicha otra Parte Contratante para la provisión, total o parcial, de los servicios de atención en tierra.
9. Todas las actividades anteriores serán efectuadas de conformidad con las leyes y regulaciones aplicables vigentes en el Territorio de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 14 – TRANSFERENCIA DE INGRESOS

1. Cada Parte Contratante otorga a las Aerolíneas Designadas de la otra Parte Contratante el derecho a transferir libremente el exceso de ingresos sobre gastos obtenidos por dichas aerolíneas en su Territorio en relación con la venta de transporte aéreo, venta de otros productos y servicios conexas, así como intereses comerciales sobre dichos ingresos (incluyendo los intereses sobre depósitos pendientes de transferencia). Dichas transferencias serán efectuadas en cualquier moneda convertible, de conformidad con las

regulaciones sobre cambio de divisas de la Parte Contratante en cuyo territorio se da el ingreso. Dicha transferencia será efectuada con base en tasas de cambio oficiales, o cuando no exista una tasa de cambio oficial, dichas transferencias serán efectuadas con base en las tasas de mercado de divisas que prevalezcan para pagos corrientes.

2. Si una Parte Contratante impone restricciones a la transferencia de excesos sobre gastos obtenidos por las Aerolíneas Designadas de la otra Parte Contratante, esta última tendrá derecho a imponer restricciones recíprocas a las Aerolíneas Designadas de la primera Parte Contratante.
3. En caso de existir un acuerdo especial entre las Partes Contratantes para evitar la doble tributación, o en caso de existir un acuerdo especial aplicable a la transferencia de fondos entre las dos Partes Contratantes, dicho acuerdo prevalecerá.

ARTÍCULO 15 – APROBACIÓN DE ITINERARIOS

1. Las Aerolíneas Designadas de cada Parte Contratante presentarán para aprobación a la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante, antes de la inauguración de sus servicios, el itinerario de los servicios propuestos, especificando la frecuencia, el tipo de aeronave y periodo de validez. Este requisito también aplicará a cualquier modificación efectuada al mismo.
2. Si una Aerolínea Designada desea operar vuelos adicionales a aquellos previstos en los itinerarios aprobados, deberá obtener previa autorización de la Autoridad Aeronáutica de la Parte Contratante correspondiente, quien dará consideración favorable y positiva a dicha solicitud.

ARTÍCULO 16 – TARIFAS

1. Las tarifas a ser aplicadas por la(s) aerolínea(s) designada(s) de una Parte Contratante para los servicios comprendidos en el presente Acuerdo serán establecidas de acuerdo con las consideraciones comerciales del mercado.
2. Cada Parte Contratante podrá requerir notificación o presentación de las tarifas propuestas por la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante para el transporte hacia o desde su Territorio. Dicha notificación o presentación podrá ser requerida con no más de treinta (30) días de anticipación a la fecha propuesta de introducción. En casos especiales, este período podrá reducirse.
3. Cada Parte Contratante tendrá derecho a aprobar o desaprobado las tarifas de los servicios de un trayecto o de ida y regreso entre los territorios de las dos Partes Contratantes que se inicien en su propio territorio. Ninguna Parte Contratante tomará medidas unilaterales para impedir que comiencen a aplicarse las tarifas propuestas o sigan aplicándose las

tarifas vigentes para transporte de un trayecto o de ida y regreso entre los territorios de las dos Partes Contratantes que inicien en el territorio de la otra Parte Contratante. Las tarifas a ser cobradas por una Aerolínea Designada de una Parte Contratante para transporte entre el territorio de la otra Parte Contratante y el territorio de un tercer Estado sobre servicios cobijados por este Acuerdo estarán sujetas a los requerimientos de aprobación de la otra Parte Contratante.

4. Si una Parte Contratante considera que el procedimiento de aprobación de tarifas de la otra Parte Contratante lleva a prácticas discriminatorias para sus aerolíneas designadas, dicha Parte Contratante podrá aplicar un procedimiento de aprobación de tarifas recíproco para las Aerolíneas Designadas por la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 17 – INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

1. Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes intercambiarán información tan rápido como sea posible en relación con las autorizaciones otorgadas a sus respectivas Aerolíneas Designadas para prestar servicio hacia, desde o a través del Territorio de la otra Parte Contratante. Esto incluirá copias de los certificados y autorizaciones vigentes de servicios en las rutas propuestas, junto con sus modificaciones u órdenes de exención.
2. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante suministrarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a solicitud, los informes estadísticos periódicos o de otra índole de tráfico recogido y descargado en el territorio de dicha otra Parte Contratante según se requiera razonablemente.

ARTÍCULO 18 – CONSULTAS

1. En un espíritu de cooperación mutua, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán entre sí en cualquier momento a fin de asegurar la implementación y cumplimiento satisfactorio de las disposiciones de este Acuerdo y cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar en cualquier momento consultas sobre la implementación, interpretación, aplicación o modificación de este Acuerdo.
2. Sujeto a los artículos 4, 10 y 12, dichas consultas, que podrán ser efectuadas a través de reuniones o por escrito comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de recibo de su solicitud, a menos que las Partes Contratantes acuerden otra cosa.

ARTÍCULO 19 – SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. Si surge alguna controversia entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las Partes Contratantes tratarán en primer lugar de solucionarla mediante negociación.
2. Si las Partes Contratantes no llegan a un acuerdo mediante negociación, ellas podrán acordar someterla a un mediador o a un grupo para mediación.
3. Si las Partes Contratantes no acuerdan una mediación, o si no se logra una transacción mediante negociación, la disputa, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, será sometida a decisión de un tribunal conformado por tres (3) árbitros, el cual será constituido de la siguiente forma:
 - a) Dentro de los 60 días siguientes al recibo de la solicitud de arbitramento, cada una de las Partes Contratantes nombrará a un árbitro. Un nacional de un tercer estado, que actuará como Presidente del tribunal, será nominado como tercer árbitro por los dos árbitros ya nombrados dentro de los 60 días siguientes al nombramiento del segundo;
 - b) Si dentro de los plazos arriba especificados no se ha efectuado algún nombramiento, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que efectúe el nombramiento necesario en un plazo de 30 días. Si el Presidente tiene la misma nacionalidad de alguna de las Partes Contratantes, un vicepresidente más antiguo que no esté descalificado por la misma razón efectuará el nombramiento. En este caso, el árbitro o árbitros nombrados por el Presidente o el Vicepresidente, según el caso, no serán ni nacionales ni residentes permanentes de los estados partes de este Acuerdo.
4. Exceptuando lo que más adelante dispone este Artículo o que de otra forma acuerden las Partes Contratantes, el tribunal determinará el lugar en el que se llevará a cabo el proceso y los límites de su jurisdicción de conformidad con este Acuerdo. El tribunal establecerá su propio procedimiento. Se sostendrá una conferencia para determinar los temas exactos que se someterán a arbitramento a más tardar 30 días después de que el tribunal haya sido plenamente constituido.
5. Exceptuando que las Partes Contratantes hayan convenido otra cosa o que así lo ordene el tribunal, cada una de las Partes Contratantes presentará un memorando dentro de los 45 días siguientes de constituido plenamente el tribunal. El plazo para dar respuestas vencerá a los 60 días. El tribunal efectuará una audiencia a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes o a su propia discreción dentro de los 30 días siguientes al vencimiento del plazo estipulado para respuestas.

6. El tribunal tratará de emitir una decisión escrita dentro de los 30 días siguientes a la terminación de la audiencia, o si no se efectúa la audiencia, 30 días después de que se presenten las respuestas. La decisión será tomada por mayoría de votos.
7. Las Partes Contratantes podrán presentar solicitudes de aclaración de la decisión dentro de los 15 días siguientes al recibo de la decisión del tribunal y dicha clarificación será emitida dentro de los 15 días siguientes a su solicitud.
8. Las Partes Contratantes cumplirán cualquier estipulación, decisión provisional o definitiva tomada por el tribunal.
9. Sujeto a la decisión final del tribunal, las Partes Contratantes asumirán los costos de su árbitro, y por partes iguales, los demás costos del tribunal, incluyendo cualquier gasto incurrido por el Presidente o el Vicepresidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en la implementación de los procedimientos indicados en el párrafo 3(b) de este Artículo.
10. Mientras alguna de las Partes Contratantes incumple una decisión contemplada en el párrafo (8) de este Artículo, la otra Parte Contratante podrá limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio que haya otorgado bajo este Acuerdo a la Parte Contratante que incurrió en incumplimiento.

ARTÍCULO 20 – MODIFICACIONES AL ACUERDO

1. Sujeto a las disposiciones del párrafo (2) de este Artículo, si alguna de las Partes Contratantes desea modificar alguna disposición de este Acuerdo, dicha modificación será efectuada según las disposiciones del Artículo 18 y se efectuará mediante Intercambio de Notas Diplomáticas y entrará en vigor en una fecha que será determinada por las Partes Contratantes, fecha que dependerá de que se de cumplimiento a los procedimientos internos necesarios para la ratificación de cada Parte Contratante.
2. Cualquier modificación efectuada al Anexo de este Acuerdo podrá ser acordada directamente entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes. Dichas modificaciones entrarán en vigor a partir de la fecha que ellas hayan acordado.
3. El presente Acuerdo, sujeto a los cambios necesarios, se tendrá por modificado por las disposiciones de cualquier convenio internacional o acuerdo multilateral que obligue a ambas Partes Contratantes.

ARTÍCULO 21 – REGISTRO

Este Acuerdo y todas sus modificaciones, que no sean modificaciones al Anexo, serán registrados por las Partes Contratantes ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 22 – TERMINACIÓN

1. Cualquier Parte Contratante podrá en cualquier momento notificar por escrito, mediante nota diplomática, a la otra Parte Contratante, su decisión de terminar este Acuerdo. Dicha decisión será notificada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En este caso, el Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación de terminación sea retirada mediante acuerdo antes de la expiración de este período.
2. En ausencia de un acuse de recibo de una notificación de terminación por la otra Parte Contratante, la notificación será considerada recibida catorce (14) días después del recibo de la notificación por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 23 –ENTRADA EN VIGOR

Mientras esté pendiente su entrada en vigor, el presente Acuerdo será aplicable provisionalmente a partir de la fecha de la última nota en un canje de notas diplomáticas entre las Partes Contratantes, en la cual cada parte notifique a la otra que consiente con la aplicación provisional del acuerdo.

El presente Acuerdo entrará en vigencia a partir de la fecha de la última nota en un canje de notas diplomáticas entre las Partes Contratantes, que confirme el cumplimiento de las formalidades internas necesarias para su entrada en vigor.

EN FE DE LO CUAL, los suscritos, debidamente autorizados para ello por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Acuerdo por duplicado en los idiomas árabe, español e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos y cada una de las Partes Contratantes conserva un original en cada idioma para su implementación. En caso de diferencias de interpretación, prevalecerá el texto en inglés.

Dado en Brasilia hoy siete (7) de Noviembre del año 2012.



POR EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA
DE COLOMBIA



POR EL GOBIERNO DE LOS
EMIRATOS ARABES UNIDOS

ANEXO
CUADRO DE RUTAS

Sección 1:

Rutas a ser operadas por la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de los Emiratos Árabes Unidos (EAU)

DESDE	PUNTOS INTERMEDIOS	HACIA	PUNTOS MÁS ALLÁ
Cualquier punto en los EAU	Cualquier punto	Cualquier punto en Colombia	Cualquier punto

Sección 2:

Rutas a ser operadas por la(s) Aerolínea(s) Designada(s) de Colombia

DESDE	PUNTOS INTERMEDIOS	HACIA	PUNTOS MÁS ALLÁ
Cualquier punto en Colombia	Cualquier punto	Cualquier punto en EAU	Cualquier punto

Operación de los Servicios Acordados

1. Las Aerolínea(s) Designada(s) de ambas Partes Contratantes podrán, en cualquiera y todos los vuelos y a su decisión, operar en una o ambas direcciones; servir puntos intermedios y más allá en las rutas en cualquier combinación y en cualquier orden; omitir las paradas en cualquier o en todos los puntos intermedios o puntos más allá; terminar sus servicios en el territorio de la otra Parte Contratante y/o en cualquier punto más allá de ese territorio; servir puntos dentro del territorio de cada Parte Contratante en cualquier combinación; transferir tráfico de cualquier aeronave utilizada por ellas a otra aeronave en cualquier punto o puntos en la ruta; combinar diferentes números de vuelo dentro de una operación de una aeronave; y usar aeronaves propias o arrendadas.

2. El ejercicio de los derechos de tráfico de quinta libertad por las Aerolíneas Designadas de las Partes Contratantes en los Servicios Acordados será acordado por las Autoridades Aeronáuticas

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY N° 150 DE 2021
SENADO**

POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL “ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DE LOS EMIRATOS ÁRABES UNIDOS EN RELACIÓN CON SERVICIOS AÉREOS ENTRE Y MÁS ALLÁ DE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS”, SUSCRITO EN BRASILIA, EL 7 DE NOVIEMBRE DE 2012.

**“EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA,
DECRETA”**

ARTÍCULO 1°. Apruébese el “Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos en Relación con Servicios Aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios”, suscrito en Brasilia, el 7 de noviembre de 2012.

ARTÍCULO 2°. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, el “Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos en Relación con Servicios Aéreos entre y más allá de sus respectivos Territorios”, suscrito en Brasilia, el 7 de noviembre de 2012, que por el artículo primero de esta ley se aprueba, obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo.

ARTÍCULO 3°. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

De los honorables Senadores.



JOSE LUIS PÉREZ OYUELA
Senador de la República

C O N T E N I D O

Gaceta número 1178 - Martes 7 de septiembre de 2021

SENADO DE LA REPÚBLICA
NOTAS ACLARATORIAS

	Págs.
Nota aclaratoria al informe de ponencia para segundo debate del Proyecto de ley número 408 de 2021 Senado, “por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones.....	1
PONENCIAS	
Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 150 de 2021 Senado, por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos en relación con servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios”, suscrito en Brasilia, el 7 de noviembre de 2012.	12