



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 1294

Bogotá, D. C., lunes, 24 de octubre de 2022

EDICIÓN DE 32 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 112 DE 2022 CÁMARA

por medio del cual se establecen condiciones y requisitos especiales para el transporte de fauna silvestre rescatada o decomisada.

Bogotá, D. C., octubre 10 de 2022

Doctor

JAIME RODRÍGUEZ CONTRERAS

Presidente

Comisión Quinta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Ciudad

Referencia: Informe de ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 112 de 2022 Cámara, por medio del cual se establecen condiciones y requisitos especiales para el transporte de fauna silvestre rescatada o decomisada.

Honorables Representantes:

En cumplimiento de la designación de la ponencia del Proyecto de ley número 112 de 2022 Cámara, por medio del cual se establecen condiciones y requisitos especiales para el transporte de fauna silvestre rescatada o decomisada, nos permitimos rendir informe de Ponencia Positiva para primer debate en la Comisión Quinta Constitucional de la Honorable Cámara de Representantes, conforme a lo establecido en el artículo 153 de la Ley 5ª de 1992, compuesto por los siguientes acápites:

- Antecedentes
- Importancia del proyecto.
- Contenido del proyecto.
- Exposición de motivos por parte de los autores.

- Fundamentos de derecho
- Consideraciones de los ponentes.
- Pliego de modificaciones.
- Fundamentos jurídicos de la competencia del Congreso para regular la materia.
- Relación de posibles conflictos de interés
- Proposición

INFORME DE PONENCIA PROYECTO DE LEY NÚMERO 112 DE 2022 CÁMARA

por medio del cual se establecen condiciones y requisitos especiales para el transporte de fauna silvestre rescatada o decomisada

I. ANTECEDENTES

El día 4 de agosto de este año fue presentado el Proyecto de ley número 112 de 2022 ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes, con su correspondiente exposición de motivos, por los honorables Senadores Angélica Lisbeth Lozano Correa, Andrés Padilla Villarraga, Inti Raúl Asprilla Reyes, Iván Leonidas Name Vásquez, Edwing Fabián Díaz Plata, Ana Carolina Espitia Jerez y Jonathan Ferney Pulido Hernández; y los honorables Representantes a la Cámara Daniel Carvalho Mejía, Jaime Raúl Salamanca Torres, Elkin Rodolfo Ospina Ospina, Juan Diego Muñoz Cabrera, Carolina Giraldo Botero, Catherine Juvinao Clavijo, Julia Miranda Londoño, Santiago Osorio Marín, Cristian Danilo Avendaño Fino, Martha Lisbeth Alfonso Jurado y Juan Sebastián Gómez González.

El 12 de septiembre fuimos designados como ponentes para primer debate de este proyecto, por la presidencia de la Comisión Quinta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes.

II. IMPORTANCIA DEL PROYECTO.

En la actualidad, Colombia ocupa el segundo lugar en el mundo en número de especies de animales y plantas después de Brasil. Además, según el Sistema de Información sobre Biodiversidad (SIB) (2016), Colombia cuenta con el 10% de diversidad mundial de especies, convirtiéndose en el primer país en el mundo con mayor biodiversidad por metro cuadrado.

El tráfico ilegal de fauna silvestre es considerado como la actividad que más dinero mueve en el mundo luego del narcotráfico y el mercado negro de armas. Según datos de la Oficina de las Naciones Unidas contra las Drogas y el Delito (UNODC), el comercio ilícito de fauna y flora genera entre 8 y 10 mil millones de dólares cada año. Tan solo en Colombia, de acuerdo con datos de la Policía Ambiental, anualmente en el país se trafica con más de 50 mil animales silvestres. La problemática del tráfico de fauna silvestre se vive a diario a lo largo y ancho del país. Es común ver en las carreteras del país a los traficantes locales ofrecer a los viajeros monos, perezosos o pericos con vistosos plumajes, por ello es imperiosa la necesidad de buscar mecanismos que faciliten su transporte en caso de rescate como medida tendiente a buscar la pronta reintegración a su hábitat natural.

De igual forma, es habitual que en terminales de transporte como la de Bogotá, se hagan incautaciones de fauna silvestre y sus subproductos a viajeros que vienen desde las regiones hasta la capital del país. Cabe señalar también, que para que se pueda extraer un animal de su hábitat natural, se generan graves afectaciones al ambiente. Es así como en paralelo a esta actividad se da la tala indiscriminada, la fragmentación de los bosques, el desequilibrio de los ecosistemas y la afectación a los servicios ambientales (Instituto Distrital de Protección Animal, 2019¹).

Teniendo un claro contexto del flagelo del tráfico animal en Colombia gracias a la descripción anterior, es preciso señalar también, que parte de la cadena de problemáticas y preocupaciones tanto para las autoridades ambientales como para organizaciones de protección animal que brindan soporte en la conservación y protección de especies, es justamente el momento en que estas especies de fauna silvestre son decomisadas en alguno de los operativos contra el tráfico animal, y dadas las condiciones físicas y comportamentales en las que se encuentran las especies que han sido objeto de este delito, estas deben ser transportadas de manera urgente a lugares donde sea posible su rehabilitación.

Parece una parte sencilla en medio de todo el flagelo que diariamente enfrenta nuestro país, pero no es así. Años atrás, se ha evidenciado una serie de dificultades en el transporte aéreo de fauna silvestre, teniendo como resultado la muerte de especímenes

en su mayoría de corta edad y que no tuvieron la oportunidad de llegar a un centro de atención. Solo hasta el año 2018, y tras una petición de la Procuraduría General de la Nación a la Aeronáutica Civil mediante oficio 805, se puso en conocimiento la necesidad e importancia para la protección de la biodiversidad del país y de brindar apoyo en estos procesos de traslado y recuperación de fauna. Sin embargo, aunque este oficio existe desde 2018, y la Aeronáutica trasladó el comunicado a todas las aerolíneas que tienen operación en el país, la mayor parte de los funcionarios aeroportuarios la desconocen y según testimonios y denuncias de organizaciones de protección animal, aunque ha sido de mucha ayuda presentar esta comunicación, las aerolíneas se niegan a transportar animales silvestres en la parte de la cabina junto con las personas.

Por todo lo anterior, el objetivo de este proyecto es reglamentar el traslado vía aérea de animales silvestres para con ello brindar apoyo y bienestar a un componente biológico y ecosistémico fundamental para la conservación de la biodiversidad colombiana, en especial, cuando aquellas especies se encuentren en riesgo de muerte y requieran urgente traslado a diferentes sitios en todo el territorio nacional.

III. CONTENIDO DEL PROYECTO.

El articulado propuesto por los honorables congresistas es el siguiente.

Capítulo I

Disposiciones Generales

Artículo 1°. *Objeto.* El objeto de la presente ley es erradicar el sufrimiento extremo e innecesario producido a los ejemplares de fauna silvestre rescatada o decomisada por las autoridades ambientales, en los casos que transportada para recibir tratamientos y rehabilitación con condiciones específicas, y con carácter de urgencia a centros especializados donde recibirán atención para garantizar su bienestar.

Los individuos de fauna silvestre no podrán ser tratados como carga a la hora de ser transportados vía aérea, terrestre o fluvial, en tanto son seres sintientes.

Artículo 2°. *Implementación y reglamentación de la ley.* El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Transporte conforme con sus competencias, en un plazo no mayor a tres (3) meses contados a partir de la vigencia de la presente ley, deberán reglamentar protocolos que contengan las condiciones mínimas de los espacios donde se transporte la fauna silvestre en términos de: área mínima requerida, dimensiones del guacal, aireación, luminosidad, humedad, temperatura, tránsito de personas, ruidos y olores.

Artículo 3°. *Condiciones sobre la atención de la fauna silvestre en el transporte aéreo.* Los operadores aerocomerciales, así como los operadores aeroportuarios deberán brindar las condiciones específicas para garantizar el bienestar de la fauna silvestre rescatada o decomisada que requiere ser transportada con urgencia a centros especializados,

¹ Instituto Distrital de Protección Animal, 2019. Manejo de la Fauna Silvestre En Bogotá Artículo reflexivo. Junio 30 de 2019. Producto de investigación.

así como amparar el respeto a su calidad de seres sintientes, acorde con las siguientes condiciones:

1. Cada animal deberá ser transportado en su respectivo guacal o contenedor y su correspondiente salvo conducto expedido por la autoridad ambiental.
2. El envío del ejemplar de fauna silvestre deberá tener prioridad en el transporte y no estar sujeto a cupo en las aeronaves.
3. El individuo deberá ser recibido con una hora, o máximo dos de anticipación a la hora del vuelo.
4. El animal deberá ser entregado con suma urgencia en su lugar de destino.
5. El animal deberá ser entregado a la autoridad ambiental o a quien está designe para su atención inmediata.
6. Los animales de corta edad, neonatos e infantes deberán ser transportados en la cabina de pasajeros y no en la bodega de carga, con el fin de evitar posibles cuadros de hipotermia y/o descompensación por diferencias de presión. La aerolínea debe garantizar el apropiado espacio en la aeronave.
7. No deberán ser mezclados animales domésticos con silvestres durante su transporte por vía aérea para evitar situaciones de estrés que los perjudiquen.

Parágrafo. La fauna silvestre a diferencia de los animales domésticos no está sujeta a procesos de vacunación, en consecuencia, no se podrán solicitar certificados de vacunación para su transporte.

Artículo 4° *Campañas de sensibilización*. Las autoridades ambientales en coordinación con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible adelantarán campañas de sensibilización sobre el bienestar y el cuidado de la fauna silvestre, con el propósito de advertir sobre los riesgos y las responsabilidades de la protección que le corresponde asumir a los transportadores.

Artículo 5°. *Sanciones*. Los operadores aerocomerciales, así como los operadores aeroportuarios que incumplan una o varias de las condiciones a las que se refiere el artículo 3° de la presente ley, serán sancionadas acorde con las normas ambientales vigentes, sin perjuicio de las sanciones a las que haya lugar por maltrato animal, de conformidad con la Ley 1774 de 2016 y la Ley 1333 de 2009.

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

IV. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS POR PARTE DE LOS AUTORES.

La afortunada posición geográfica de nuestro país, que lo dota de una diversidad de climas y ecosistemas es hogar de miles de especies, lo que le ha significado estar en el ranking mundial

de países megadiversos. Estos atributos hacen de Colombia un destino soñado para cientos de miles de turistas, científicos y exploradores que se maravillan con la riqueza de estas latitudes. Sin embargo, y como sucede normalmente en países de exuberantes características geográficas y de vasta biodiversidad como Colombia, los problemas y situaciones adversas que enfrentan las especies y sus entornos naturales ponen en riesgo su equilibrio y permanencia en los ecosistemas.

Son muchos los problemas que enfrentan estos países megadiversos entre ellos la deforestación, el extractivismo sin control con las nefastas consecuencias en materia de pasivos ambientales, y el tráfico animal. En este último el abuso de las especies pasa desde el uso de pieles, escamas, plumas, colmillos, entre otros, para el negocio de la moda, tenencia de mascotas exóticas, criaderos, uso medicinal, etc. (BLUA,2017²).

Recientemente, la Procuraduría General de la Nación (PGN) emitió Acción Preventiva mediante Directiva 014 del 13 de abril de 2020. En ella, este ente de control insta a las autoridades ambientales, para que se construyan en forma perentoria, los Centros de Atención y Valoración de Fauna Silvestre (CAV) como figuras principales para el manejo de la fauna silvestre, así como la necesidad de establecer, mejorar y monitorear el cumplimiento de los protocolos establecidos por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, para el personal que atiende fauna silvestre, en los centros de fauna de las CAR o aquellos entregados a la red de amigos. Exigiéndose el cumplimiento de estrictas medidas de control sanitario y zoonótico (Resolución 2064 de 2010).

La PGN destaca características de Colombia como segundo país megadiverso pues tiene en su territorio el 10% de la biodiversidad mundial, representado en diferentes especies de aves, mamíferos, reptiles, anfibios y plantas, de las cuales según la Resolución 1912 de 2017 del Ministerio de Ambiente, 377 especies de fauna y 254 especies de flora se encuentran catalogadas en alguno de los criterios de amenaza. No obstante, vemos con gran preocupación que muchas especies de fauna silvestre son incluidas en la dieta alimentaria de los humanos y otras, por diversas razones (tenencia y tráfico ilegal) se mantienen en contacto con la ciudadanía.

Previamente, este ente de control había emitido el 30 noviembre de 2012, el Boletín 1267. Esta comunicación se basó en el estudio diagnóstico que este mismo ente regulador realizó a todas las Corporaciones Autónomas denominado “Informe Manejo Post Decomiso de Fauna y Flora Silvestre”. La conclusión más importante de este informe fue que la totalidad de autoridades ambientales está incumpliendo de una u otra forma las exigencias establecidas en la reglamentación sobre las medidas

² BLUA, 2017. Consultado en: <https://bluavoluntariado.org/blog/temas/conservacion-medioambiente/trafico-de-animales/>

posteriores a la aprehensión preventiva, restitución o decomiso de especímenes de especies silvestres de fauna y flora terrestre y acuática. Transcurrido casi una década desde entonces, la problemática continúa y no parecen mejorar las condiciones de manejo que cada una de las corporaciones tiene para con la fauna silvestre. Han sido constantes las denuncias allegadas a la Unidad de Trabajo Legislativo de la senadora Angélica Lozano, indicando las deplorables condiciones en las que se encuentra la fauna silvestre incautada, la falta de presupuesto para su tratamiento y posterior liberación, la ausencia de personal capacitado para el manejo y rehabilitación de este tipo de especies, y finalmente, —y lo que nos ocupa en el desarrollo de este proyecto de ley—, las dificultades en el traslado vía aérea de especímenes de fauna silvestre que se encuentran en riesgo de muerte, y que debido a la negativa frecuente de operadores aéreos, no pueden ser trasladados de una ciudad a otra, en muchos casos, perdiendo la vida.

A lo largo del documento, serán descritos algunos de los casos y denuncias concretas de los que hemos sido notificados, para ofrecer al lector y al honorable Congreso de la República, casos y cifras concretas de las dificultades que hoy día tienen los entes ambientales para poder salvar las vidas de estas especies que previamente fueron extraídas a la fuerza de sus lugares originarios y que terminan injusta e infortunadamente muriendo por la ausencia de regulación a este respecto.

A. TRÁFICO DE FAUNA SILVESTRE EN COLOMBIA

La Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres [CITES] incluye un total de 574 especies colombianas, 34 de las cuales están en el Apéndice I, 528 especies en el Apéndice II y 12 especies en el Apéndice III (CITES, 2010) (Cruz & Gómez, 2009³).

La riqueza de la vida silvestre en Colombia ha hecho irresistible esta actividad para los traficantes ilegales de animales. El comercio de animales protegidos es la tercera industria ilegal más grande de Colombia después del narcotráfico y la trata de personas (y ocupa el cuarto lugar mundial, tras el tráfico de drogas, armas y personas). Aves exóticas, monos, ranas, tortugas, pitones: animales que son buscados ya sea como mascotas, por su carne, presuntos atributos afrodisíacos o por su piel son cazados ilegalmente. Según las cifras más recientes, tan solo en 2017 los funcionarios colombianos y grupos de rescate de la vida salvaje recuperaron a más de 23.000 animales de los traficantes. Un sinnúmero de animales (varían los cálculos de cuántos) han sido embarcados por cielo, mar y tierra desde sus hábitats para el entretenimiento o consumo humano tanto dentro como fuera de Colombia. Los traficantes usan muchas de las mismas técnicas y rutas de escape —

caminos, túneles y vías secundarias— creadas por los narcotraficantes durante la época de esplendor de Pablo Escobar (Nieves, 2019⁴).

Cifras del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible indican que en 2017 fueron incautados 23.605 animales, muchos de los cuales fueron sacados de su hábitat para ser vendidos en el exterior. Del triste conteo de las 10 especies colombianas más traficadas dentro y fuera del país figuran la tortuga hicoitea (*Trachemys callirostris*), la tortuga morrocoy (*Chelonoides carbonaria*), la iguana, el periquito bronceado (*Brotogeris jugularis*) y la lora común (*Amazona ochrocephala*). También hacen parte de la infame lista la cotorra cheja (*Pionus menstruus*), la ardilla (*Notosciurus granatensis*), el tití gris (*Saguinus leucopus*), el mico maicero (*Cebus albifrons*) y las ranas venenosas (*Dendrobatidae* spp). Solo en Bogotá, entre enero y julio de 2017 se realizaron 35 operativos de control al tráfico de fauna silvestre en los que se han recuperado 382 animales, acciones que si se suman a las que se adelantan a diario en la ciudad dan un total de 3.600 individuos rescatados. Datos oficiales dejan en evidencia que entre 2016 y 2019 han sido recuperados por las autoridades más de 10.000 especímenes en la capital; a pesar de que el tráfico de fauna silvestre es un delito ambiental en Colombia, los delincuentes hacen caso omiso a la ley (Polanco, 2019⁵), ello sin perder de vista que existe un subregistro en esta materia que hace aún más grave el problema, en tanto la ilegalidad no deja rastros en algunos casos.

El tráfico ilegal de especies silvestres en Colombia afecta a 234 especies de aves, 76 de mamíferos, 27 de reptiles y 9 de anfibios. En cuanto a la flora, especies con un alto valor comercial a nivel nacional e internacional, por ejemplo: el cedro y el guayacán, así como plantas ornamentales como: el cactus y las orquídeas son altamente apreciadas por coleccionistas privados, lo que aumenta la problemática de pérdida de la biodiversidad. Sin duda, una de las causas del aumento considerable del tráfico ilegal de especies en Colombia se debe a dos razones fundamentales: La primera razón a su escandalosa pobreza, y la segunda razón a su prestigiosa ubicación geográfica que lo hace uno de los países más megadiversos del planeta en cuanto a su biodiversidad. La práctica del tráfico ilegal de especies afecta directamente a la biodiversidad del país, originando desequilibrios medioambientales y dichos desequilibrios hacen que la Madre Tierra se enferme” (Arango & Carmona, 2011⁶).

³ Cruz, D., & Gómez, J. R. (2009). Aproximación al uso y tráfico de fauna silvestre en Puerto Carreño, Vichada, Colombia.

⁴ Nieves, E. (2019). New York Times. Obtenido de <https://www.nytimes.com/es/2019/05/03/espanol/america-latina/colombia-trafico-de-animales.html>

⁵ Polanco, C. (2019). El colombiano. Obtenido de <https://www.elcolombiano.com/colombia/colombia-victima-de-las-millonarias-garras-del-trafico-ilegal-de-animales-LH11439543>

⁶ Arango, S. E., & Carmona, J. E. (2011). Reflexiones bioéticas acerca del tráfico ilegal de especies en Colombia. Obtenido de <http://www.scielo.org.co/pdf/rlb/v11n2/v11n2a11.pdf>

B. SITUACIÓN DE TRÁFICO ANIMAL EN LAS REGIONES Y LA GESTIÓN DE LAS AUTORIDADES AMBIENTALES

Como parte de la construcción del presente proyecto de ley y con el propósito de contar con un diagnóstico claro de la situación actual en el país en materia de tráfico animal, elevamos varias solicitudes en enero de 2021 al total de las Corporaciones Autónomas Regionales constituidas en el país, para que informaran de manera precisa detalles relacionados con el cumplimiento de la Resolución 2064 de 2010, por la cual se reglamentan las medidas posteriores a la aprehensión preventiva, y sobre los Centros de Atención y Valoración (CAV), hogares de paso u otra figura para la disposición temporal y final de animales.

Al realizar el análisis de respuestas a las solicitudes elevadas desde el Congreso, se encontraron profundas coincidencias en cuanto a las dificultades que existen para hacer un control y seguimiento efectivo de las especies que se incautan y son recibidas dentro de los CAV. Asimismo, encontramos también como común denominador la falta de articulación institucional y la imposibilidad de contar con un sistema de registro claro, estandarizado y de fácil manejo y acceso que permita centralizar toda la información que es recabada dentro de todo el proceso de incautación, manejo y liberación de especies. A continuación, resaltamos las preocupaciones manifestadas por las Corporaciones:

- El Acta Única de Control al Tráfico de Flora y Fauna Silvestre (AUCTIFFS) debe ser modificada en muchos apartados y a la fecha no se ha logrado este proceso. Mejorar la información, establecer nuevas casillas, organizar la cadena de custodia.
- El MADS no ha podido establecer el Portal de Información sobre Fauna Silvestre (PIFS) a la fecha y la información no se registra en un portal único.
- Falta de presupuesto, indicando que en algunos casos solo se llevan a cabo un par de pruebas clínicas a discreción del veterinario, así como dificultades en tareas de seguimiento después de las liberaciones debido a la necesidad del desplazamiento de personal hacia los sitios en el tiempo que corresponde.
- Las mayores dificultades se dan en la disposición final de las especies al no haber articulación con otras instituciones.
- Ausencia a nivel nacional de centros de rehabilitación de fauna silvestre especializados en las especies más comunes en el tráfico ilegal ubicados en sus regiones de origen tales como loros, guacamayos, tortugas y primates.
- Apoyo por parte del orden nacional para la creación de plataformas de fácil consulta, gratuitas y de orden nacional que registre y

consulte experiencias de manejo en fauna silvestre.

- Mayor facilidad para empalmes interinstitucionales, de manera que se facilite los destinos finales de los animales en los casos especialmente de animales cuya distribución geográfica no corresponde a los departamentos donde se incauta.
- Dificultad de acceso a todas las localidades y puntos de tránsito de especies, debido a la configuración ecosistémica y geografía compleja, así como limitaciones de capacidad operativa del equipo humano.
- Existen limitaciones importantes de información disponible para la toma de decisiones de disposición final con completa certeza de no daño o mínimo daño-riesgo para los especímenes y el sistema ecológico. Información de las poblaciones receptoras, por ejemplo, en la Amazonia colombiana es insuficiente.
- Algunas figuras para la disposición definitiva de fauna son casi imposibles de activar dado el rigor que se exige para su aplicación, ejemplo: la red de amigos de la fauna no es claro a quiénes pertenecen y las reubicaciones son bajas debido a que hay pocos cupos en los zoológicos.

C. DIFICULTADES EN EL TRANSPORTE Y TRASLADO DE FAUNA SILVESTRE AL INTERIOR DEL PAÍS

De acuerdo con información recopilada de testimonios de exfuncionarios de diferentes Corporaciones Autónomas e informes sobre las recepciones de fauna silvestre de las entidades ambientales, el transporte de fauna silvestre que ha sido incautada o entregada voluntariamente por ciudadanos se ha vuelto un problema tan álgido como la misma cadena de tráfico animal. La razón es la imposibilidad –en la mayoría de los casos–, de trasladar a especímenes de fauna silvestre vía aérea. A la fecha, este procedimiento no está regulado en Colombia y tanto las Corporaciones Autónomas como las organizaciones de protección animal que muchas veces prestan sus servicios para la recuperación de estas especies, se han visto envueltas en muchas dificultades al no poder transportar a estos especímenes, por lo cual, en su mayoría, terminan muriendo al no poder ser trasladados a centros de atención especializados para poder ser rehabilitados.

Aseguran los testimonios de exfuncionarios y conocedores de fauna silvestre en el país que allegaron sus denuncias al Congreso, que en aerolíneas como Avianca y Latam, en la mayoría de los casos no se permite el transporte de animales silvestres, y otras veces, el transporte de estas especies está sujeto a la buena voluntad de los funcionarios, sujeto al cupo en partes del avión donde se cargan las maletas y donde no hay control ni de temperatura ni de presión.

Otras de las denuncias frecuentes que fueron allegadas al Congreso por parte de exfuncionarios públicos y de organizaciones sin ánimo de lucro se resumen a continuación:

- Diariamente en los CAV y CAVR se reciben cientos de animales silvestres como producto de tráfico ilegal, atropellamientos y electrocuciones, ataques por hombre – machetazos y golpes–, otros tipos de accidentes, animales abandonados, entre otros.
- Gran parte de animales recibidos son de corta edad, salvo los decomisados o entregados voluntariamente después de largos tiempos de estar en un cautiverio poco apropiado. Estos llegan a ser atendidos en los centros de recepción y atención de animales silvestres, bien sea CAV o CAVR donde después de la primera atención y estabilización del animal, requieren de atención especializada y mucha dedicación para resolver sus problemas de salud y respectiva rehabilitación.
- Los animales traficados de diferentes partes del país, una vez recuperados/rehabilitados deben ser devueltos a su hábitat y por tanto necesitan ser transportados.

Para poder ejercer de manera más eficiente estas actividades, es importante contar con una atención aeroportuaria donde los funcionarios a todo nivel entiendan la importancia de este patrimonio de la nación (fauna silvestre) y le garanticen herramientas de transporte rápidas y, sobre todo, considerando su estado de salud, edad y que son seres sintientes no cosas.

Ahora bien, ante esta situación, la Procuraduría General de la Nación (PGN) en cumplimiento del Decreto ley 262/00 y la Resolución 017 del 4 de marzo del 2000, ha venido realizando control preventivo a todas las autoridades del país en el cumplimiento de la normativa vigente sobre manejo de fauna posdecomiso y movilización de especímenes hacia Centros de Atención y Valoración de Fauna u Hogares de paso.

En el oficio 805 del 8 de junio de 2018, la PGN realizó requerimiento a la Aeronáutica Civil, en el sentido de señalar condiciones para el transporte aéreo de ejemplares de fauna silvestre rescatada o decomisada por autoridades ambientales que requieren de atención inmediata en centros especializados de fauna. La Procuraduría, dentro del mencionado oficio, fue enfática en describir que la atención en fauna silvestre involucra múltiples actores de carácter público y privado, y que el éxito de los programas de atención y rehabilitación dependen de una adecuada articulación entre los actores que conforman la red de tratamiento de la fauna silvestre. Por esta razón –asegura la PGN–, muchos ejemplares de fauna silvestre rescatada o decomisada necesitan de tratamientos y condiciones de rehabilitación específicos y requieren ser transportados con urgencia a centros especializados

para atenderlos apropiadamente y brindarles condiciones específicas para garantizar su bienestar, su rehabilitación y posterior liberación en sus ambientes naturales.

Luego de la clara exposición de la problemática identificada por la PGN en el oficio 805 de 2018, esta entidad solicitó a la Aeronáutica Civil el apoyo en los procesos de transporte aéreo de fauna silvestre, consistente en:

- Cada animal se transporta en el respectivo guagal y con su respectivo salvoconducto expedido por la autoridad ambiental.
- El ejemplar de fauna silvestre debe tener prioridad en el envío y no ser sujeto de cupo en los aviones.
- Debe ser recibido con una hora, o máximo dos de anticipación de la hora del vuelo.
- Entregarlos con la mayor urgencia al llegar a su destinatario.
- Los animales de corta edad, neonatos o infantes, deben ser transportados en la cabina preferiblemente y no en la bodega para evitar hipotermia y descompensación por presión del aire en la bodega.

Finalmente, la PGN menciona que, si bien algunas aerolíneas han sido amables con el transporte de fauna silvestre, otras no prestan este tipo de servicios y por tanto reiteran el apoyo en este asunto a la Aeronáutica para agilizar los procesos que permiten mejorar la atención a la fauna.

La anterior petición, fue resuelta mediante la circular informativa de la Aeronáutica Civil del 16 de julio de 2018, documento del cual se puede destacar el compromiso de la Aeronáutica en dar alcance al requerimiento remitido por la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales, en el sentido de que ejemplares de fauna silvestre rescatada o decomisada por las autoridades ambientales en el caso de requerir tratamientos y atención especializada, sean **transportados con urgencia** a los centros de atención. Menciona la Aeronáutica en el citado documento, que es menester que los operadores aerocomerciales, así como los operadores aeroportuarios, especialmente, y sin excepción apoyen esta importante labor.

La fauna silvestre no es equiparable a los animales domésticos y solamente convergen en que son seres sintientes, por ende, es fundamental socializar temas puntuales referentes a este tipo de fauna dado que, a diferencia de los animales domésticos, estos no requieren esquemas de vacunación, y, por lo tanto, es determinante que los operadores aéreos no igualen las características de los animales sin tener expertos en la materia.

Ahora bien, otra de las problemáticas identificadas en asocio con la dificultad que existe en el país en el transporte aéreo de fauna, es el caso ocurrido durante el año 2018, que involucró la muerte de un perezoso el cual fue trasladado de Cartagena a Medellín para rehabilitación en un Centro de Atención y Valoración

de Fauna Silvestre. Este caso fue descrito dentro del informe técnico 049 de 2018 elaborado por la PGN.

El citado documento inicia con la descripción del evento ocurrido durante el mes de abril de 2018. La Fundación AIUNAU informa a la Procuraduría Ambiental, al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, a la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique (CARDIQUE) y a la Corporación Autónoma Regional del Centro de Antioquia (CORANTIOQUIA), que un ciudadano en la ciudad de Cartagena tenía bajo su cuidado un neonato de perezoso y se comunicó con la Fundación AIUNAU, para que fuera rehabilitado. CARDIQUE, que era la entidad que debía hacerse cargo del neonato, pese a tener la voluntad de apoyar el traslado del ejemplar de tres dedos, no podían expedirle el salvoconducto porque no se había terminado de implementar la plataforma VITAL.

Tras una serie de demoras y de inconvenientes administrativos para la expedición del salvoconducto que permitiera el traslado del perezoso a un centro de rehabilitación donde le pudieran prestar la asistencia necesaria, pues se advirtió que está en peligro su vida, el 2 de mayo de 2018 a las 9:31 A. M., la Fundación AIUNAU informó que el perezoso murió y que CARDIQUE no expidió el Salvoconducto solicitado, por lo cual solicitó abrir investigación.

La PGN, menciona además dentro del informe técnico 049, que:

“es claro entonces que, tanto la Ley 1333 de 2009 como la Resolución 2064 de 2010 del Ministerio de Ambiente, impusieron la obligación legal para todas las autoridades ambientales del país de “establecimiento, funcionamiento y administración” de Centros de atención y valoración de fauna, en los cuales deben disponer en primer término los especímenes. Adicionalmente, les obliga imperativamente a no permitir que los particulares posean especímenes de fauna, tanto por el riesgo que corren los humanos, como por los riesgos de las especies mismas y a aplicar el decomiso preventivo, e iniciar proceso sancionatorio respectivo, salvo que el particular haya efectuado la entrega voluntaria a la autoridad ambiental, en cuyo caso se diligencia el Acta Única de Control al Tráfico de fauna y Flora Silvestre (AUCTIFFS) dejando expresa constancia del hecho.”

Finalmente, este ente regulador indicó –frente al argumento entregado por Cardique de la no emisión del salvoconducto porque aún no se encontraba habilitada la plataforma VITAL–, que la Resolución 1909 de 2017 otorgó un plazo de cuatro meses para que las Autoridades Ambientales implementaran el uso de la plataforma VITAL. La resolución fue publicada en el *Diario Oficial* el 19 de septiembre de 2017, por tanto, los cuatro meses de transición vencieron el 19 de enero de 2018. Sin embargo, en consideración a la solicitud de ampliación del plazo para la implementación del SUNL, recibida por el 57% de las autoridades ambientales del país, el

Ministerio de Ambiente expide la Resolución 0081 de 2018 de 19 de enero de 2017.

La Resolución 0081 de 2018, amplió por tres meses los plazos dados en la Resolución 1909 del 14 de septiembre de 2017. Por tanto, CARDIQUE, como todas las demás Autoridades Ambientales Regionales, tuvo siete (7) meses durante los cuales podían continuar expidiendo los Salvoconductos Únicos Nacionales para la movilización de especímenes de la diversidad biológica (SUN), de conformidad con las Resoluciones 438 de 2001 y 619 de 2002.

Finalmente, la PGN concluyó dentro del informe técnico 049 de 2018, entre otras cosas, que el perezoso murió porque Cardique, además de no construir el centro de manejo de fauna, de no tener convenio vigente para manejo de fauna con otra autoridad ambiental, tampoco implementó el Salvoconducto Único Nacional en Línea y ante esta omisión que afectaba la vida del perezoso, no se adelantó ninguna gestión ni para rescatarlo, ni para atenderlo, ni para permitir que el tenedor lo llevara a un CAVR, como era la Fundación AIUNAU o cualquier otra que le hubiese brindado atención. Se enuncia la reseñada fundación, debido a que en Colombia son pocas las que acreditan el manejo de esta especialidad de especies y que han recibido reconocimiento internacional, situación que en lugar de castigarse debería aprovecharse en torno a una articulación en pro del bienestar de este tipo de fauna. Toda esta situación, terminó –dice la PGN en que– *“(…) fue vinculado disciplinariamente al Director de esa Autoridad Ambiental, el señor OLAFF PUELLO CASTILLO, como responsable de la implementación del Centro de manejo Posdecomiso en Cardique”*.

Otro de los casos de falta de gestión de las Corporaciones Autónomas es el correspondiente a un ejemplar de Tamandúa mexicana u hormiguero melero, el cual presuntamente fue atacado por perros y luego haber sufrido de un fuerte ataque con machete en la cabeza el 18 de abril de 2021. El caso fue reportado el 3 de mayo de 2021 a Corantioquia, sin embargo, el espécimen no fue evaluado de forma correcta y pese a la gravedad de sus heridas, fue liberado poco después de haber sido rescatado, exactamente el 24 de abril de 2021.

Toda la situación descrita anteriormente, es un claro ejemplo de cómo los procesos administrativos al interior de las autoridades ambientales y la falta de claridad de los procedimientos y protocolos dados por la Resolución 2064, ponen en riesgo la vida de la fauna silvestre. Casos como estos, son reportados por ciudadanos en varias regiones de forma constante, y dadas las dificultades tanto en la emisión de salvoconductos como en el transporte de estos, terminan en la muerte de estas especies tan importantes para la conservación de la riqueza biológica y ambiental del territorio colombiano.

Finalmente, otro caso que tuvo una amplia resonancia fue el de Julieta, el manatí que murió poco después de ser liberada por Corpomag en la Ciénaga

Grande de Santa Marta al ser presuntamente atacada según reportan medios de prensa por un grupo de pescadores en el sector de Tasajera, según reportan medios de prensa.

D. NEGATIVA DE LOS OPERADORES AÉREOS EN EL TRANSPORTE DE FAUNA

Menciona la Aeronáutica Civil en comunicado 1061.087-2021026173 del 5 de agosto de 2021, que frente a negarse a transportar fauna silvestre o a cualquier otro animal por parte del transportador aéreo, no existe una disposición específica. Sin embargo, sí existe en el régimen sancionatorio contenido en el RAC 13 de los reglamentos aeronáuticos una sanción genérica para el transportador aéreo que se niegue a prestar el servicio sin justificación. De lo mencionado por la Aeronáutica en la citada comunicación a este respecto, se destaca lo siguiente:

“(...) En efecto, la sección 13.555 del RAC 13 –Régimen Sancionatorio– establece que:

“Serán sancionados con multa equivalente a mil ochocientos cuarenta y nueve (1849) U.V.T.

(a) La empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público que, por fuera de los casos previstos de otro modo, sin justa causa, se niegue a transportar personas o carga, se reúse a venderle tiquete a alguna persona, o que de alguna manera se niegue a prestar el servicio público al cual se obliga conforme al permiso de operación concedido”. (Subrayado no es del texto)

De conformidad con la norma transcrita, sería posible sancionar a un transportador aéreo que se niegue a transportar cualquier animal independientemente de que pertenezca a la fauna silvestre o no, sin una justificación; en el entendido, desde luego que se den las condiciones necesarias para su transporte seguro, según lo previsto en los reglamentos y aun así se reúse a prestar el servicio.”

E. INVESTIGACIONES ADMINISTRATIVAS POR TRANSPORTE DE FAUNA DOMÉSTICA

La Superintendencia de Transporte en comunicación número Radicado No.: 20211000549351 con fecha del 3 agosto de 2021, indicó que el pasado mes de marzo de 2021 se anunció la apertura de tres investigaciones administrativas relacionadas con el transporte de mascotas, por infracciones al régimen de protección al consumidor (no por maltrato animal pues no es la entidad competente –asegura–), las cuales son:

“(...) i. En la ruta Puerto Asís – Cali falleció el perro de nombre “Homero”. La entidad abrió investigación administrativa en contra de las sociedades Easyfly S.A., Bestravel Service Ltda y una persona natural; los cargos formulados contra la aerolínea están relacionados por el presunto incumplimiento del artículo 6° de la Ley 1480 de 2011 (calidad e idoneidad) y del numeral 3.10.3.4

de los RAC (deber de recibir, conducir y entregar en el mismo estado en que la recibió), y a la agencia de viajes y persona natural, por el presunto incumplimiento del numeral 3.10.1.1 de los RAC (información del servicio ofrecido). Esta investigación se encuentra en etapa probatoria.

ii. La mascota de nombre “Paris”, era transportada por vía terrestre y que falleció al momento de llegar a su destino en Cali. Investigación administrativa en contra de la sociedad Aerocafeteros Cargo, frente a la cual se le formularon cargos por el presunto incumplimiento del artículo 6° de la Ley 1480 de 2011 (calidad e idoneidad) y del artículo 23 de la Ley 180 de 2011 (información del servicio ofrecido). Esta investigación se encuentra para fallo.

iii. Un hecho relacionado con dos perros transportados por vía terrestre, presuntamente en costales, desde Pereira hasta Ibagué. Investigación administrativa en contra de la sociedad Velotax Ltda., se le formularon cargos por el presunto incumplimiento del artículo 6° de la Ley 1480 de 2011, relacionado con la calidad en la prestación del servicio. Esta investigación se encuentra para fallo”.

A lo anterior, la Superintendencia afirma que dichos cargos imputados a las referidas empresas tienen que ver con sus obligaciones de proveer información clara, veraz, suficiente, oportuna, verificable, comprensible, precisa e idónea sobre el servicio ofrecido a los usuarios, conforme lo señala el artículo 23 del Estatuto del Consumidor – Ley 1480 de 2011.

F. MANEJO POSDECOMISO DE FAUNA SILVESTRE

El 30 noviembre de 2012, la Procuraduría General de la Nación evaluó en el informe sobre el cumplimiento de la Estrategia Nacional 2002 “Prevención y Control del Tráfico Ilegal de Especies Silvestres” por parte de las autoridades ambientales indicando que: “La totalidad de autoridades ambientales está incumpliendo de una u otra forma las exigencias establecidas en la reglamentación sobre las medidas posteriores a la aprehensión preventiva, restitución o decomiso de especímenes de especies silvestres de fauna y flora terrestre y acuática”. Entre las conclusiones derivadas del citado informe se destacan:

- Algunas autoridades ambientales, además de no haber realizado inventarios de fauna y flora silvestre en su jurisdicción, tampoco han realizado estudios de revisión de las especies en grado de amenaza listadas en los libros rojos; por lo tanto, no se han elaborado trabajos para el manejo o conservación de las especies de fauna y flora amenazadas o en peligro de estarlo.

- Las especies de fauna amenazadas son 360 contra un número ínfimo de especies estudiadas, manejadas, protegidas y conservadas. Lo mismo ocurre con las especies de flora, que de las 670 amenazadas, solo 46 han sido propuestas para su manejo y conservación.
- Los Centros de Atención y Valoración (CAV) de siete corporaciones autónomas regionales se encuentran en áreas protegidas, propensas a inundación, deslizamiento o cercanos a explotaciones agropecuarias, avícolas o porcícolas; considerándose necesaria su reubicación por los factores de riesgo sanitario y zoonótico que esto implica.
- Se evidenció que muy pocas manejan “registro de tenedores” y la mayoría de ellos son los mismos infractores. Se constató además que los animales entregados no fueron marcados e inventariados por parte de las corporaciones y que no se hace seguimiento a los tenedores o custodios, ni se les formulan recomendaciones técnicas.
- La Procuraduría requirió al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible para que reajuste los requerimientos mínimos para los CAV y hogares de paso, así como los formatos de registro que contengan la codificación del Código Único Nacional de Ingreso y el acta única para el control al tráfico ilegal de flora y fauna.
- Con respecto al Registro Único de Infractores Ambientales (RUIA) y el Portal de Información sobre Fauna Silvestre (PIFS), el 32% y 89% de las autoridades ambientales respectivamente, han dejado de alimentar tales portales, bien, por falta de gestión ante el Ministerio o por falta de diligencia del Ministerio de Ambiente para entregar a tiempo la numeración de las diferentes actas y códigos de control.
- Solo el 28% de las autoridades ambientales cuenta con presupuesto para la adquisición de elementos para marcaje y seguimiento.
- Solo el 46% cuenta con Presupuesto para el manejo de la fauna y flora y administración del hogar de paso y/o CAV.
- Solo el 41% cuenta con presupuesto para el proceso de reubicación de fauna fuera del CAV.
- Solo 38% cuenta con presupuesto para mantenimiento de las diferentes áreas y rutas de acceso.
- Solo el 35% cuenta con presupuesto para la realización de análisis clínico.

Respecto al Boletín 1267 de 2012, es preciso aclarar que el mismo fue expedido por la Procuraduría General de la Nación con fundamento en los resultados obtenidos con el informe Manejo Post Decomiso de Fauna y Flora Silvestre de 2011 y

que si bien data de varios años los problemas parecen continuar acorde con información suministrada por las mismas autoridades ambientales, puesto que se evidencia un déficit para lograr una atención eficiente de la fauna, sumado a las alarmantes cifras de pérdida de biodiversidad.

G. REGLAMENTACIÓN AERONÁUTICA PARA FAUNA SILVESTRE

De acuerdo con la información suministrada por la Aeronáutica Civil mediante comunicación 1061.087-2021026173 del 5 de agosto de 2021, frente a la pregunta de la existencia de normativa específica vigente que regule el transporte de fauna silvestre en el territorio nacional, la entidad responde lo siguiente:

*(...) En la normativa aeronáutica colombiana **no existen disposiciones específicamente direccionadas al transporte aéreo de fauna silvestre rescatada o decomisada, que requiere ser trasladada a diferentes zonas del país.** Existen sí, disposiciones genéricamente aplicables al transporte de animales por vía aérea, independientemente de que se trate o no de fauna silvestre. Dichas disposiciones están contenidas en el numeral 3.10.3.11 de la Norma RAC 3 ‘Actividades Aéreas Civiles’ de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.*

En relación con la fauna silvestre, se indica que la reglamentación aeronáutica, sin referirse expresamente a ella, prohíbe el transporte ya sea en cabina de pasajeros o en bodega de carga o equipaje, de animales que sean de especies protegidas, en vías de extinción y/o cuyo transporte o tenencia esté prohibido, condiciones estas que, muy probablemente podrían presentarse respecto de los animales constitutivos de fauna silvestre. Estos animales, según dicha reglamentación, solamente pueden ser transportados, cuando dicho transporte sea solicitado o autorizado por una autoridad competente sobre la materia. (Ver. Numeral 3.10.3.11, literal (a) (24)).

Cabe agregar, que, si se tratase de animales infectados, estos según la norma RAC 170 “Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea” son considerados mercancía peligrosa y en tales condiciones su transporte por vía aérea estaría prohibido, salvo una dispensa.

En cuanto al tipo de normas, las que han sido citadas forman parte de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), adoptados mediante resoluciones de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en ejercicio de las facultades que le confiere el artículo 1782 del Código de Comercio, el artículo 47 de la Ley 105 de 1993, el artículo 68 de la Ley 336 de 1996 y los artículos 5° y 9° del Decreto 260 de 2004, modificado por el Decreto 823 de 2017.

El objeto de tales disposiciones es el de facilitar el transporte de ciertos animales por vía aérea pero evitando en la cabina de pasajeros la presencia de aquellos que puedan ser agresivos o peligrosos, tales como serpientes venenosas, grandes felinos o en

general cualquier animal que potencialmente pueda agredir y/o causar lesiones o la muerte a pasajeros o tripulantes, o que perturben la tranquilidad durante el vuelo, así como también evitar que obstruyan una eventual evacuación de emergencia o el rápido acceso a los equipos requeridos para atenderla. (extintores de incendio, botes salvavidas, botiquín de primeros auxilios, etc....)

Asimismo, se busca evitar que dichos animales causen daños a la aeronave o sus equipos, como es el caso de los roedores, que en evento de escapar resulta prácticamente imposible encontrarlos, pero sí pueden roer cables u otros materiales, inutilizando equipos de la aeronave esenciales para el vuelo seguro; y en general evitar que su transporte constituya un riesgo para la seguridad operacional, afectaciones a la salubridad, o incomodidades para los ocupantes de las aeronaves.” (Subrayado fuera de texto original).

Llama la atención que en general las normativas existentes para el transporte de fauna parecieran no incorporar el concepto referente a los animales como seres sintientes. La Ley 1774 de 2016 modificó el Código Civil, la Ley 84 de 1989, el Código Penal y el Código de Procedimiento Penal, en el sentido de señalar a los animales como seres sintientes no como cosas, quienes recibirán especial protección contra el sufrimiento y el dolor, en especial, el causado directa o indirectamente por los humanos. Afirmar que las condiciones de ‘cosas’ y ‘ser sintiente’ son compatibles, es llevar la cuestión al absurdo. Decir que hay cosas que sienten es pretender validar una suerte de híbrido o de condición fronteriza que contradice el sentido común y toda evidencia. “No parece razonable abogar por el trato respetuoso a una ‘cosa’ o derivar de la cosidad de algo la existencia de intereses”⁷.

En efecto, “la clasificación legal de los animales como ‘seres sintientes’ es la más fundamentada, autónoma, garantista y consistente de cara al mandato constitucional de protección a los animales que va tomando forma en el derecho cambiante. Negarles esta categoría y, en cambio, reafirmarlos en la de ‘cosas’, debilitaría profundamente, en su cimiento, la protección debida a los animales y, probablemente, la reduciría a los alcances de la racionalidad ambiental y humanitarista que, pese a su carácter innovador en el derecho, priorizan una mirada instrumental sobre los animales. Además, mantenerlos en el ámbito de los ‘bienes’ sería retroceder nuevamente a un derecho antropocéntrico, especista y cerrado a establecer un nuevo pacto social para expandir su campo de consideración moral a otros individuos, de conformidad con nuevas sensibilidades y visiones sobre la subjetividad”⁸.

⁷ Andrea Padilla Villarraga (2018). Los animales al derecho. Nuevas concepciones jurídicas sobre los animales en América Latina: de la cosa al ser sintiente. Universidad de los Andes, tesis de doctorado. Bogotá, diciembre 3 de 2018. Pág. 134

⁸ Op. Cit. Pág. 135

“Por su parte, la Ley 84 de 1989, por la cual se promulgó el Estatuto Nacional de Protección Animal, se limitó a prescribir que “...La expresión “animal” utilizada genéricamente en este Estatuto, comprende los silvestres, bravíos o salvajes, y los domésticos o domesticados, cualquiera sea el medio donde se encuentren o vivan en libertad o en cautividad.”, sin efectuar ninguna definición respecto de aquellos, al punto que la ley remite al libro segundo, Título IV del Código Civil y al Código Nacional de Recursos Naturales y sus decretos reglamentarios. Esta disposición objeta la relación abusiva o cruel del hombre con la naturaleza y llama la atención de todos a partir del siguiente epígrafe: “los animales tendrán en todo el territorio nacional especial protección contra el sufrimiento y el dolor, causados directa o indirectamente por el hombre” (art. 1°); enseguida, dentro de sus objetivos, la misma insiste en rechazar el dolor y sufrimiento animal, plantea la promoción de su salud, bienestar, respeto y cuidado, y propone desarrollar *medidas efectivas para la preservación de la fauna silvestre*. Como tal, la ley impone un conjunto de obligaciones específicas para lograr su cometido, todas ellas enmarcadas en el compromiso de evitar causar daño o lesión a cualquier especie (art. 4°), y enlista el conjunto de actos que considera perjudiciales y crueles aplicables, en su gran mayoría, a las maniobras de cacería reguladas por el CRNR y su decreto reglamentario”⁹.

Con la Constitución Política de 1991 se expide la Ley 99 de 1993 en la cual se incluye la protección de la biodiversidad dentro de sus principios generales (art. 1° núm. 2), y se “define cada uno de los ingredientes del Sistema Nacional Ambiental y, entre otros, articula y sistematiza en un solo cuerpo normativo el conjunto de castigos vigentes en la actualidad, aplicables a las infracciones de las “normas de protección ambiental”, por parte del Ministerio del Medio Ambiente o las Corporaciones Autónomas Regionales (arts. 83 y 84). De estos – la Sala destaca– se cuenta como sanción y medida preventiva el decomiso definitivo o preventivo “de individuos o especímenes de fauna y flora o de productos e implementos utilizados para cometer la infracción” (art. 85, núm. 1, lit “e” y núm. 2, lit. “b”).”¹⁰

Por otro lado, en la Decisión 391 de 1996 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, se formularon disposiciones para la protección de los recursos genéticos, haciendo énfasis en la conservación de la diversidad biológica (art. 2° lit. “c”) y estableciendo condiciones mínimas para permitir el acceso a los mismos.

“Finalmente, la Ley 611 de 2000 por la cual se introdujo la modificación de algunas de las disposiciones del CRNR y, el Decreto 1608 de 1978 y la Ley 84 de 1989 por el cual se planteó el aprovechamiento comercial de las especies silvestres, regularon la práctica de zoológicos (arts. 9 ss.), los

⁹ Sentencia C 439-2011

¹⁰ Sentencia 760 de 2007

cuales se convierten en el medio legítimo a través del cual las personas pueden aprovechar y acceder sosteniblemente a la diversidad faunística, siempre bajo la dirección y autorización de las autoridades ambientales”. La jurisprudencia a su vez se dirige a superar el concepto privatista de “bien” otorgado a los animales para definirlos como “criaturas esencialmente sintientes, capaces de experimentar dolor, manifestar emociones ... e incluso desarrollar patrones sociales, que se alejan de ser objetos materiales de los derechos del hombre”.¹¹

H. ANIMALES COMO SERES SINTIENTES

Sentencias emitidas durante los últimos quince años por jueces de al menos diez países de la región latinoamericana y leyes de protección y bienestar animal sancionadas y reformadas en quince de ellos durante las dos últimas décadas, sugieren el comienzo de una transformación del derecho con respecto a la consideración oral de los animales y su tratamiento jurídico (Padilla, A., 2018¹²).

Toda esta transformación que, a la luz de cambios sociales y culturales y una íntima interacción del animal humano con la naturaleza, ha desarrollado nuevas teorías acerca de diversas formas de ver y tratar a los animales. Tales cambios provienen principalmente de nuevas representaciones acerca de qué (o *quién*) es un animal. Una abundante literatura científica (Bekoff, 2000; Frans de Wall, 2016; Griffin, 2001; Petrus y Wild, 2013; Safina, 2017; Wynne, 2001, etc. (citado en Padilla, A., 2018¹³)) viene demostrando la existencia de diversas y complejas capacidades cognitivas, sociales, comunicacionales, morales y emocionales en los animales, de las cuales se destaca la de la *sintiencia*. Padilla A., explica que el encuadre más temprano y ortodoxo de la cuestión animal que han hecho los jueces en Latinoamérica se ajusta al marco del discurso constitucional del derecho ambiental. Por lo tanto, la racionalidad que ha orientado la interpretación y decisión judicial en favor de la *fauna* en esta primera posición de la matriz ambiental es la de un derecho que piensa y opera en clave de especies, densidades poblacionales, disponibilidad de recursos y gestión de acervos fáunicos. Ello se debe a que los animales, o mejor las especies, son considerados exclusivamente desde el punto de vista de la función que cumplen dentro de los ecosistemas, a efectos de su aprovechamiento en beneficio de los seres humanos. En otras palabras, son considerados como meros bienes a preservar, lo que determina su valoración jurídica instrumental. Así pues, no solo prevalece la visión antropocéntrica del ambiente, sino que se restringe su alcance y desarrollo por la aparente angostura de los derechos ambientales.

Por ejemplo, un caso documentado por Padilla A. 2018, menciona que le fueron solicitados a un juez proteger los derechos colectivos a la seguridad, la salubridad, el equilibrio ecológico

y el aprovechamiento racional de los recursos naturales que estaban siendo vulnerados por la Fundación Instituto de Inmunología de Colombia en sus actividades de captura y experimentación en primates (tráfico ilegal de especies, malas prácticas de liberación de animales posterior a su uso, maltrato a los animales en cautiverio, inexistencia de un zocriadero y de un comité de ética, etc.). El juez protegió los derechos colectivos de los animales silvestres, concretamente los de los primates de la especie *Aotus vociferans*, declarando nula la resolución que le autorizaba a la Fundación a desarrollar tales actividades en el Trapecio Amazónico colombiano. El juez precisó que esta afectación al interés colectivo ambiental se concretaba en la vulneración del bienestar de los animales y que estos son seres capaces de sufrir y dotados de capacidades, lo que exige superar la visión que los considera como meros recursos a disposición de los seres humanos y, evidentemente, adoptar medidas que los protejan de tratos crueles, desafortunadamente dicha providencia fue objeto de una tutela por temas netamente procesales que logró restarle vigencia a la decisión pero el fondo en materia de importancia de la protección a los individuos se mantiene sobre todo en el concepto.

Este concepto de *sintiencia* se hace fundamental en el presente proyecto de ley, debido a que se le otorga al animal un valor superlativo en las formas de manejo y gestión de su integridad, salud y bienestar, en particular, en lo relacionado al transporte de estos en los casos en que llegasen a necesitar traslados urgentes de una ciudad a otra. La ausencia de legislación que regule su mecanismo y características de transporte hace que, en muchos casos urgentes, deban ser transportados en condiciones deplorables donde mueren sin haber llegado a un centro de atención, o en el peor de los casos, son rechazados por las aerolíneas encontrándose con el mismo final. Este concepto de *sintiencia* hace que la regulación no solo sea una necesidad apremiante, sino que debe ser en condiciones idóneas donde no se genere ninguna clase de sufrimiento o padecimiento al animal, por ello, no podrá dársele un tratamiento en bodega como si fuese un objeto inerte, sino se deberá respetar sus capacidades de *sintiencia* e importancia para la biodiversidad del territorio nacional.

V. FUNDAMENTOS DE DERECHO

A. NORMAS INTERNACIONALES

Regulación IATA (Asociación Internacional de Transporte Aéreo). Requisitos Aplicables a los Contenedores Utilizados para Transportar Animales de Compañía, Ganado y Ciervos o Antílopes de Granja

Es una norma internacional que hace referencia al diseño de los contenedores que transportan los animales de compañía, ganado y ciervos o antílopes de granja. En los Artículos III, IV y VII de la Convención se exige que las Autoridades Administrativas del Estado de exportación hayan verificado que todo espécimen vivo sea

¹¹ Sentencia C-439 de 2011

¹² *Ibíd.*

¹³ *Ibíd.*

acondicionado y transportado de manera que se reduzca al mínimo el riesgo de heridas, deterioro en su salud o maltrato. En el Artículo VIII se dispone que las Partes velen por que se cumplan, con un mínimo de demora, las formalidades requeridas para el comercio de especímenes vivos y por qué, durante cualquier período de tránsito, permanencia o despacho, sean cuidados adecuadamente con el fin de reducir al mínimo el riesgo de heridas, deterioro en su salud o maltrato. Se pueden consultar disposiciones detalladas sobre el transporte de animales y plantas vivos en: Reglamentación para el Transporte de Animales Vivos de la IATA (LAR), Reglamentación para el Transporte de Mercancías Perecederas de la IATA (PCR) y las Directrices de la CITES para el transporte no aéreo de animales y plantas vivos (CoP16), basadas en la LAR y la PCR.¹⁴

Asimismo, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y la Secretaría de la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES) firmaron un Memorando de Entendimiento (MOU), con el fin de cooperar en la reducción del comercio ilegal de vida silvestre y sus productos, además de garantizar la seguridad y el transporte seguro y legal de la vida silvestre. A través de este MOU, IATA y CITES tendrán un marco formal para la cooperación en curso sobre la aplicación de las normas y mejores prácticas tales como el Reglamento de la IATA sobre animales vivos, los perezados Reglamento de Carga IATA, y las directrices para el transporte no aéreo de Live CITES Animales y plantas silvestres.¹⁵

B. NORMAS NACIONALES

- Numeral 3.10.3.11. de la norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. Lo contenido en el numeral describe lo siguiente:

“3.10.3.11. Transporte de animales o mascotas. No se podrá llevar en la cabina de pasajeros de una aeronave, animales o mascotas que puedan provocar riesgos para la seguridad aérea o para la salubridad, ni molestias para las demás personas a bordo.

- a) Tratándose de perros y gatos domésticos que sean tenidos como mascota o animal de compañía, que no representen ningún riesgo o molestia, estos podrán transportarse en la cabina de pasajeros, previa autorización del transportador con sujeción a las siguientes condiciones:*
 - 1) Los animales deben ser de tamaño pequeño.*
 - 2) No se admitirá el transporte de animales agresivos o peligrosos, o cuyo transporte, tenencia o comercialización esté prohibido.*

- 3) La edad mínima del animal a transportar será de ocho (8) semanas. Animales menores de esta edad, no deben viajar en avión.*
- 4) El interesado deberá informar al transportador aéreo, con una antelación no inferior a cuarenta y ocho (48) horas a la salida del vuelo, sobre su intención de viajar llevando consigo un animal en cabina de pasajeros, con el fin de que el transportador tenga tiempo suficiente para hacer los arreglos pertinentes y asegurar la disponibilidad de cupo en el avión. Este tiempo podrá reducirse a veinticuatro (24) horas, pero en todos los casos, el transporte del animal estará sujeto a disponibilidad de cupo, conforme a lo previsto en el numeral quince (15) siguiente.*
- 5) Antes del transporte, el pasajero interesado deberá dar cumplimiento, en relación con el animal, a todos los requerimientos en materia de salubridad e higiene formulados por las autoridades competentes en el aeropuerto de origen, de conformidad con las normas aplicables, lo cual deberá ser acreditado al transportador presentando: i) Para vuelos nacionales, carnet o certificado de vacunación, suscrito por un veterinario con indicación de su número de matrícula profesional. ii) Para vuelos internacionales, carnet o certificado de vacunación, certificado de salud del animal expedido y firmado por un veterinario, con indicación de su número de matrícula profesional, e inspección del animal por parte de la autoridad competente en el aeropuerto de origen. iii) El pasajero interesado deberá cerciorarse que el animal cumpla, no solo con los requisitos para la salida en el aeropuerto de origen en Colombia, sino con los que puedan ser exigibles para la admisión o tránsito del animal en el país y aeropuerto de destino, escala o conexión; así como los exigibles en Colombia, para la admisión de los que llegan del exterior.*
- 6) El animal deberá viajar en una jaula, guacal o contenedor flexible o maleable adecuado de que disponga el pasajero; o en su defecto, en uno previamente solicitado al transportador, si este último ofreciere ese servicio y tuviese disponibilidad del mismo. Tratándose de perros, dependiendo de su tamaño y raza, el transportador podrá exigir que estos utilicen bozal, de acuerdo con sus políticas al respecto, siempre y cuando sus características morfológicas lo permitan, sin dificultar su respiración.*
- 7) El contenedor deberá ser de un tipo o modelo homologado, o en su defecto, ser apto para el transporte y permitir el cierre total del mismo, sin impedir la correcta respiración del animal.*

¹⁴ <https://cites.org/esp/disc/what.php>

¹⁵ <http://t21.com.mx/aereo/2015/06/09/iata-cites-buscan-reducir-comercio-ilegal-vida-silvestre>

- 8) *El peso total en conjunto del animal y el guacal o contenedor en que se transporta, no será superior a 10 Kg.*
- 9) *Las dimensiones del guacal o contenedor no podrán ser superiores a 55 x 35 x 25 cm. Sin embargo, el transportador podrá admitir contenedores que excedan ligeramente alguna de esas dimensiones, siempre y cuando, no se constituya en un obstáculo para una eventual evacuación de emergencia y el límite de peso indicado en el literal anterior, se mantenga. En todo caso, la forma y dimensiones del contenedor serán tales, que este quepa y pueda ser alojado holgadamente debajo de una silla de pasajero en la correspondiente aeronave; lo cual implica que, en ciertos casos, tales dimensiones también puedan ser inferiores, dependiendo del tipo y configuración de la aeronave o las características de las sillas con que esté dotada.*
- 10) *El pasajero a cargo de la mascota, será responsable de las precauciones y medidas necesarias para la conservación de las condiciones mínimas de higiene y sanidad por parte de la mascota.*
- 11) *El pasajero deberá ubicar el contenedor debajo del asiento inmediatamente delante del suyo, evitando causar molestias a quien ocupe dicho asiento, o debajo del asiento que él ocupa, evitando en este caso molestias al pasajero que se encuentre detrás de él.*
- 12) *El contenedor no podrá ubicarse de ningún modo que pueda obstruir una salida de emergencia o el acceso a ella, como tampoco en un pasillo u otro lugar que impida la fácil movilización de los pasajeros o tripulantes.*
- 13) *El pasajero deberá abstenerse de abrir el contenedor durante el vuelo, a menos que siendo indispensable, cuente con autorización del transportador.*
- 14) *Un pasajero solo podrá llevar un contenedor con un animal en un mismo vuelo.*
- 15) *No se podrá transportar en un mismo vuelo y/o aeronave, más de cuatro (4) contenedores con animales en la cabina de pasajeros, cuando esta tenga una capacidad igual o inferior a cien sillas (100) sillas, ni más de seis (6) cuando tenga capacidad superior a la indicada. Excepcionalmente, se podrá disminuir la cantidad de contenedores, en atención a las limitaciones de peso y balance de la aeronave.*
- 16) *La presencia de animales a bordo de las aeronaves o en los aeropuertos, no debe constituir riesgos para la seguridad aérea o para la salubridad, ni un obstáculo para una eventual evacuación de emergencia.*
- 17) *El pasajero a cargo del animal deberá en todo momento atender las instrucciones y políticas que sobre el particular tenga o le imparta el transportador aéreo.*
- 18) *Si el animal asumiera una actitud agresiva o peligrosa durante su permanencia en el aeropuerto, o durante su embarque o transporte, deberá ser trasladado a la bodega de carga de la aeronave, en tanto sea posible. En todo caso, el transporte de cualquier animal agresivo aún efectuándose en bodega de carga, estará sujeto a la disponibilidad de condiciones para su transporte sin riesgos para las personas, para el vuelo y para el propio animal.*
- 19) *El transporte bajo las anteriores condiciones, únicamente será admisible respecto de vuelos nacionales o internacionales que no sean transoceánicos, a menos que el transportador aéreo lo autorice expresamente.*
- 20) *Los costos derivados de vacunas, carnets o certificaciones de salud del animal transportado; así como los derivados de la guarda o cuarentena del mismo, serán a cargo del pasajero interesado en su transporte.*
- 21) *Los costos o tarifas que el transportador establezca por el transporte de animales, así como las condiciones de dicho transporte, deberán ser informados por él a los usuarios a través de su página web y de los canales de ventas que disponga.*
- 22) *Los animales de que trata este Reglamento, deberán permanecer, con collar, correa y bozal (salvo que sus características morfológicas dificulten su respiración, impidiendo el uso de este último) durante todo el tiempo en que se encuentren fuera de su contenedor en un aeropuerto.*
- 23) *Los animales que no cumplan con las anteriores condiciones, deberán viajar en las bodegas de carga, con sujeción a la disponibilidad de espacio y a la observancia de las condiciones de seguridad previstas en el numeral dieciocho (18) precedente.*
- 24) *Si de acuerdo con sus políticas y protocolos internos, un transportador aéreo decidiera admitir otro tipo de animales (diferentes de perros y gatos) en la cabina de pasajeros, tales como aves ornamentales; se deberá dar cumplimiento a las disposiciones de este Reglamento y tener en cuenta que no se trate de roedores, especies protegidas o en vía de extinción o cuyo transporte y/o tenencia estén prohibidos; todo lo cual deberá ser demostrado por el pasajero interesado. Esta consideración también deberá tenerse en cuenta para el transporte de animales en las bodegas de carga y equipaje de cualquier aeronave, a menos que el transporte sea solicitado o autorizado por una autoridad competente sobre la materia.*

(b) *En el caso de perros lazarillos de personas invidentes o con alguna limitación visual, o animales guía entrenados y capaces de realizar ciertos trabajos requeridos, o que proporcionen soporte emocional a personas cuya limitación esté relacionada con la salud mental, estos se podrán transportar en la cabina de pasajeros, en el entendido que no representen ningún riesgo o molestia, dando cumplimiento a los numerales (2), (3), (4), (5), (10), (14) (16), (17), (18) y (24) del literal anterior.*

- 1) *Si la limitación de las personas aquí previstas no fuese evidente, deberá acreditarse con dictamen médico, psiquiátrico o psicológico según el caso.*
- 2) *El animal podrá ubicarse en la aeronave de manera que pueda brindar al pasajero interesado que lo requiera, el soporte o ayuda al cual está destinado, previendo que no obstruya ninguna salida de emergencia o el acceso a los equipos de emergencia o supervivencia de la aeronave, ni constituya un impedimento para una eventual evacuación”.*

Otra de las normas existentes en materia de transporte animal, son las emitidas por el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) en documento con radicado No. ICA 20212003775 del 24 de agosto del 2021. A la luz de la respuesta enviada a esta institución a petición del Congreso, y bajo sus funciones institucionales y misionales como autoridad sanitaria del país, se han expedido tres resoluciones a través de las cuales se incluyen requisitos asociados al transporte de animales, a saber:

- **Resolución 97977 del 27 de mayo de 2021:** “Por medio de la cual se establecen los requisitos para la certificación de establecimientos exportadores de bovinos y bufalinos en pie y los destinados a sacrificio para la exportación de carne y se dictan otras disposiciones”. El objeto de la norma es establecer los requisitos para la certificación de establecimientos exportadores de bovinos y bufalinos en pie y los destinados a sacrificio para la exportación de carne.
- **Resolución número 100164 del 07/07/2021:** “Por la cual se establecen los requisitos sanitarios para el ingreso y salida del país de perros y gatos como animales de compañía o con destino comercial y se dictan otras disposiciones”. El objeto es la definición de los requisitos sanitarios para autorizar el ingreso y la salida del país de perros y gatos como animales de compañía o con destino comercial, en función de las condiciones sanitarias que exigen los servicios oficiales de los países de destino, así como el ICA para el ingreso de las mismas.
- **Resolución 6896 del 2016:** “Por medio de la cual se establecen los requisitos para la expedición de la Guía Sanitaria de

Movilización Interna-GSMI y se dictan otras disposiciones” y Resolución 93206 de 2021, “Por medio de la cual se establecen los requisitos para la expedición de la Guía Sanitaria de Movilización Interna-GSMI y se dictan otras disposiciones” en las cuales se establecen los requisitos generales para la movilización de las especies bovinos, bufalinos, equinos, asnales, mulares, porcinos, ovinos y caprinos se debe solicitar en cualquiera de los puntos de servicio habilitados por el ICA, la expedición de la Guía Sanitaria de Movilización Interna de Animales – GSMI, siendo este el único documento legal que actúa como un instrumento sanitario de control epidemiológico que se expide para un grupo de animales a movilizar, basado en las condiciones sanitarias de los animales existentes en el predio, en un momento y lugar específico con respecto a su destino.

- Por otro lado, el ICA tuvo participación dentro de la guía de transporte de mascotas que fue diseñada y desarrollada por la Superintendencia de Transporte, y lleva como nombre “ABC para el Transporte de Mascotas” y “10 acciones necesarias para viajar con mascotas”. La participación del ICA se dio en todo lo relativo al transporte internacional de mascotas (perros y gatos) el cual tiene por objeto hacer el control que los animales que ingresen o salgan del país cumplan con los requisitos de admisibilidad y de inspección sanitaria. Se describe a continuación el numeral 6 del documento competencia del ICA:

“6. RECOMENDACIONES PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE ANIMALES O MASCOTAS

El usuario deberá verificar que el animal cumpla con los requisitos para la admisión y salida de Colombia; y con los que puedan ser exigibles para la admisión o tránsito en el país de destino, escala o conexión.

6.1. Ingreso

- *Certificado sanitario. Expedido o avalado por la entidad sanitaria oficial del país de origen, con fecha no mayor a 10 días previos al ingreso a Colombia.*
- *Certificado de vacunación. En donde conste la fecha de administración y vigencia de la vacuna. En el sitio de ingreso al país, los animales serán sometidos a revisión documental, inspección física y se les deberá expedir el Certificado de Inspección Sanitaria por parte del ICA.*

6.2. Salida

- *Certificado de Inspección Sanitaria. Emitido por el Instituto Colombiano Agropecuario – ICA. Para obtenerlo deberá presentarte ante el ICA con un certificado sanitario expedido por un médico veterinario particular firmado*

con matrícula profesional, con fecha de expedición no mayor a 5 días previos al viaje del animal.

- *Certificado de vacunación. Debe cumplir con las exigencias del país de destino, y contar con la fecha de administración y vigencia de la vacuna”.*
- Ahora bien, en cuanto a directrices emitidas por las entidades competentes en materia de política pública, podemos hacer alusión a la “Guía para el Transporte de Animales y Mascotas”, en la cual la Superintendencia de Transporte, el Instituto Colombiano Agropecuario ICA y la Policía Nacional de Colombia, con el objetivo de contribuir a la movilización responsable y al cuidado de los animales, facilitó a los usuarios información donde pueden consultar los derechos y deberes a tener en cuenta al momento de llevar a cabo su desplazamiento en compañía de un animal y a las empresas identificar las pautas mínimas requeridas para el transporte de estos.
- Según lo contenido en la respuesta entregada por la Supertransporte para la elaboración del presente proyecto de ley (radicado número 20211000607081 del 27 de agosto de 2021), esta Guía parte desde el conocimiento y divulgación del derecho general que tienen los usuarios del servicio de transporte público, en el modo aéreo, terrestre y acuático, a transportar sus mascotas y animales de asistencia, haciendo especial énfasis en que deberán, en todo caso, ser tenidos y transportados en condiciones de salubridad, seguridad, comodidad y tranquilidad, para que no representen un riesgo para sí mismos, o para los demás pasajeros.

Además, menciona la entidad que esta guía es una herramienta ideal para los usuarios, las empresas de transporte público y cualquier persona que desee conocer la información más relevante sobre el transporte de animales como cuáles pueden ser transportados; cuáles son los deberes y las recomendaciones que deben tener en cuenta los usuarios; cuáles son las autoridades y su competencia en la materia; y, cuáles son las obligaciones de las empresas de transporte público para que su transporte sea seguro y en óptimas condiciones. Sin embargo, aclara también la entidad que la única información contenida en la guía sobre los animales silvestres es la mención de la prohibición de ley en cuanto al acceso al servicio de transporte público de animales bravíos o salvajes y animales domesticados y que a la fecha no se ha realizado actuación adicional relacionada con los animales silvestres por parte de esta Superintendencia.

- Finalmente, resaltamos en este capítulo de normas nacionales, lo manifestado por el Ministerio de Transporte en comunicación enviada al Congreso con radicado No. 20211080913361 del 6 de septiembre de 2021. Dicha solicitud se realizó con el fin de conocer de primera mano, el cuerpo

normativo con el que cuenta el Ministerio para el manejo y transporte de fauna silvestre y doméstica en todo el territorio nacional. En respuesta a la pregunta de si existe normativa relacionada con el transporte de fauna silvestre, esta cartera ministerial aseguró que no está dentro de sus competencias la emisión de dicha regulación, haciendo traslado al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Instituto Colombiano Agropecuario y la Aeronáutica Civil. Sin embargo, acto seguido a trasladar por competencia, el Ministerio hace un par de alusiones a la Ley 84 de 1989, artículos 27 y 28, los cuales establecen lo siguiente:

“Artículo 27. El transporte o traslado de los animales, obliga a quien realiza a emplear procedimientos que no entrañen crueldad, malos tratos, fatiga extrema o carencia de descanso, bebida y alimento para los mismos.

Artículo 28. Para el transporte de cuadrúpedos se emplearán vehículos que los protejan del sol o de la lluvia. Tratándose de animales más pequeños deberán ir en cajas o guacales que tengan suficiente ventilación y amplitud apropiada y su construcción será lo suficientemente sólida, como para resistir sin deformarse el peso de otras cajas u objetos que se le coloquen encima, debiendo estar protegidos contra el sol, la lluvia y el frío”.

Por otro lado, el Ministerio informa todo lo relacionado a transporte de fauna doméstica, indicando que todo el transporte de animales domésticos se debe dar en cumplimiento de la Ley 796 de 2002, artículos 2º, 49 y 50 y los artículos 27 y 28 de la Ley 84 de 1989.

C. JURISPRUDENCIA

Sentencia C-439 de 2011: Prohibición de llevar animales en vehículos de transporte terrestre público de pasajeros en determinadas condiciones.

NORMA DEMANDADA: “LEY 769 DE 2002

“Artículo 87. De la prohibición de llevar animales y objetos molestos en vehículos para pasajeros. En los vehículos de servicio público de pasajeros no deben llevarse objetos que puedan atentar la integridad física de los usuarios; ni animales, salvo que se trate de perros lazarillos. El equipaje deberá transportarse en la bodega, baúl o parrilla”.

Según se indica en la demanda, al establecer el artículo 87 de la Ley 769 de 2002 que “en los vehículos de servicio público de pasajeros no deben llevarse... animales”, el legislativo sobrepasó el mandato constitucional estatuido en el artículo 150 de la Constitución Política, excediendo sus facultades, al limitar derechos fundamentales de los particulares.

A juicio de la actora, el que la norma acusada impida transportar animales en el servicio de transporte público como lo es, por ejemplo, el servicio de taxi genera una discriminación negativa; así, si una persona tiene la imperiosa necesidad de transportar a su mascota y carece de vehículo

particular no tiene opción de movilizarlo, mientras que, quien cuente con vehículo privado, sí. La norma, a su juicio, es abiertamente discriminatoria, pues en este país, la gran mayoría de personas no cuentan con vehículo particular. En esos términos, si el dueño de la mascota toma las debidas medidas de seguridad y transporte, no existe razón fundada para crear condiciones de desigualdad en cuanto al libre acceso al servicio público de transporte de pasajeros. De esta forma, la medida restrictiva vulnera sin necesidad el derecho a la igualdad –artículo 13 Superior–.

En efecto, “para efectos del sistema de transporte automotor mixto y transporte terrestre automotor individual de pasajeros, en los cuales no se pone en peligro la salubridad, seguridad y comodidad de los usuarios, siempre que se aseguren condiciones de seguridad, salubridad, razonabilidad y en los términos que al efecto se señalen en los respectivos reglamentos, los cuales en todo caso no podrán contener condiciones que impliquen obstáculos irrazonables o desproporcionados para la efectiva movilización de personas con sus mascotas”.

Por lo tanto, la Corte declaró exequible la expresión “ni animales” contenida en el artículo 87 de la Ley 769 de 2002 bajo el entendido que se exceptúan de dicha prohibición los animales domésticos siempre y cuando sean tenidos y transportados en condiciones de salubridad, seguridad, comodidad y tranquilidad según las reglas aplicables. La decisión reseñada ya empieza a incorporar elementos de la normativa que tienen a los animales como seres sintientes.

VI. CONSIDERACIONES DE LOS PONENTES

Luego de estudiada la totalidad de esta iniciativa, como ponente estamos de acuerdo con modificar ciertos apartes normativos, los cuales pueden mejorarla de manera sustancial, esto teniendo en cuenta la Ley 2153 del 2022 “por la cual se crea un sistema de información, registro y monitoreo que permita controlar, prevenir y evitar el tráfico ilegal de fauna y flora silvestre en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones”, la cual establece que los Centros de Atención y Valoración de Fauna Silvestre son los encargados de la rehabilitación, liberación y/o reintroducción de la fauna silvestre rescatada, así:

“Artículo 7º. Los Centros de Atención y Valoración de Fauna Silvestre priorizarán, en tanto sea posible, la rehabilitación, liberación y/o reintroducción de especies que se encuentran albergadas en sus instalaciones, para dar espacio a otros individuos rescatados o entregados voluntariamente por parte de la ciudadanía.

Para cumplir con este cometido, los CAV deberán contar de forma permanente con médicos veterinarios, zootecnistas, biólogos y demás profesionales idóneos.

En el caso de los animales que no pueden ser liberados, estos serán remitidos a instituciones o instalaciones adecuadas para su manejo bajo cuidado humano.

Parágrafo 1º. Los CAV operarán de forma continua las 24 horas, incluyendo fines de semana y festivos.

Parágrafo 2º. Los Centros de Atención y Valoración de Fauna Silvestre (CAV), deberán contar con un registro detallado del proceso de rehabilitación, liberación y/o reintroducción de cada una de las especies que tengan albergadas, con el fin de realizar seguimiento y control al procedimiento”.

Además, la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES) en sus artículos III, IV y VII exige que las Autoridades Administrativas del Estado de exportación hayan verificado que todo espécimen vivo sea acondicionado y transportado de manera que se reduzca al mínimo el riesgo de heridas, deterioro en su salud o maltrato, razón por la cual que se modifican algunas condiciones establecidas por los autores, estipulando unos estándares de protección a los animales, los cuales deben de servir como base al Gobierno nacional a la hora de su reglamentación.

También se adiciona un artículo nuevo en donde se establecen las condiciones sobre la atención de la fauna silvestre en el transporte no aéreo, teniendo en cuenta las directrices de la CITES para el transporte no aéreo de animales y plantas silvestres vivos, que establecen:

“2. Condiciones generales para los animales

La LAR de la IATA es apropiada, en la mayoría de los casos, para el transporte no aéreo de todas las especies de animales. No obstante, para transportes que exceden las 48 horas pueden requerirse disposiciones adicionales. Estas disposiciones podrían no ser apropiadas para todas las especies. Algunos ejemplos de estas disposiciones son, entre otros, los siguientes:

- aumento del espacio disponible por animal;
- medidas para prevenir la acumulación de heces;
- modificaciones de la iluminación;
- enriquecimiento de cuestiones relacionadas con el comportamiento;
- modificaciones en la temperatura y la ventilación.

Sin embargo, para algunos taxones, las desviaciones de la LAR son igualmente apropiadas y pueden constituir el método preferido que elige la persona responsable del despacho de los animales vivos.

Para taxones y desviaciones, véanse las “Especificaciones Técnicas”.

2.1 Condiciones generales para el transporte de animales vivos

El transporte de un animal constituye una situación no natural para el animal y es muy probable que le cause algún grado de estrés. Los altos niveles de estrés pueden aumentar la tasa metabólica, el

comportamiento peligroso, las probabilidades de daño y la susceptibilidad a las enfermedades.

Por razones de bienestar animal, el transporte de animales debe ser rápido, eficaz y en la medida de lo posible, debe intentarse evitar que el animal sufra estrés.

El transporte de animales debe ser bien planificado, bien preparado y eficazmente ejecutado.

Para distancias largas (viajes que superen las 48 horas), el transporte aéreo debe ser considerado como primera opción y como opción preferible.

2.3 Medios de transporte

Los medios de transporte, contenedores y accesorios deberían ser diseñados, construidos, mantenidos y operados de manera de:

- evitar estrés innecesario, lesiones, deterioro de la salud y del bienestar y garantizar la seguridad del animal durante todo el viaje;
- proteger a los animales de las inclemencias del clima y los cambios adversos en las condiciones climáticas;
- proveer temperaturas ambiente apropiadas para la especie que está siendo transportada en todo momento durante el transporte;
- permitir que sean fácil y adecuadamente aseados y desinfectados;
- prevenir que el animal se escape o caiga hacia afuera y que esté en condiciones de soportar las tensiones de los movimientos;
- asegurar que la calidad y la cantidad del aire sean apropiados para la especie que está siendo transportada;
- los animales no sean expuestos a gases producidos durante la combustión;

- presentar un suelo no resbaladizo o una superficie de apoyo;
- presentar un suelo que retenga las heces y sea a prueba de fugas e incorpore un medio para absorber la orina, como el uso de material de cama;
- proporcionar medios suficientes para la inspección visual y el cuidado del animal durante el transporte; y
- evitar ruidos y molestias innecesarios.

Proporcionar comodidad o protección contra la incomodidad para los animales que permanezcan en un contenedor durante más de 48 horas; las superficies no deben frotar, ser abrasivas o arañar, y deben ofrecer comodidad térmica y de textura, por ejemplo, utilizando una estera de goma en lugar de metal desnudo.

Se debe prestar especial atención a las medidas para prevenir los impactos adversos de cambios en el clima en el caso de transportes durante largas distancias y viajes que superen las 48 horas o que involucren diferencias importantes de alturas.

2.5 Personas que acompañan a los animales en el transporte

El personal que acompaña o manipula animales debe ser entrenado adecuadamente y ser competente para este propósito, y debe realizar sus tareas diligentemente y abstenerse de utilizar métodos que puedan causar estrés innecesario, lesiones, deterioro de la salud o del bienestar al/a los animal/es que resulten del transporte.

Se recomienda enérgicamente que el entrenamiento adecuado y la experiencia con la especie en cuestión sea un requisito previo para cualquier persona que acompañe embarques de un animal y para cualquier persona que manipule ese animal durante y después del transporte”.

VII. PLIEGO DE MODIFICACIONES

| Articulado propuesta por los autores P. L. 012 DE 2022 | Modificaciones por parte de los ponentes | Observaciones |
|--|--|--|
| CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES | CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES | Se suprime por técnica legislativa, toda vez que la inserción de este texto como encabezado se muestra contradictorio con todo el articulado pues no existe un capítulo segundo, ni se advierte la necesidad de incluirlo por la brevedad del texto normativo. |
| Artículo 1°. <i>Objeto.</i> El objeto de la presente ley es erradicar el sufrimiento extremo e innecesario producido a los ejemplares de fauna silvestre rescatada o decomisada por las autoridades ambientales, en los casos que requiera ser transportada para recibir tratamientos y rehabilitación con condiciones específicas, y con carácter de urgencia a centros especializados donde recibirán atención para garantizar su bienestar. Los individuos de fauna silvestre no podrán ser tratados como carga a la hora de ser transportados vía aérea, terrestre o fluvial, en tanto son seres sintientes. | Artículo 1°. <i>Objeto.</i> El objeto de la presente ley es erradicar el sufrimiento extremo e innecesario producido a los ejemplares de fauna silvestre rescatada o decomisada por las autoridades ambientales, en los casos que requiera ser transportada para recibir tratamientos y rehabilitación con condiciones específicas, y con carácter de urgencia a centros especializados donde recibirán atención para garantizar su bienestar. Los individuos de fauna silvestre no podrán ser tratados como carga abiótica a la hora de ser transportados vía aérea, terrestre o fluvial, en tanto son seres sintientes. | Se adiciona la palabra “abiótica”, ya que el sentido de la misma es reforzar que es la especies de fauna no son simplemente material biológico inerte sino que por el contrario como lo dice a continuación el mismo párrafo son seres sintientes. |

| Articulado propuesta por los autores P. L. 012 DE 2022 | Modificaciones por parte de los ponentes | Observaciones |
|---|--|---|
| <p>Artículo 2°. <i>Implementación y reglamentación de la ley.</i> El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Transporte conforme con sus competencias, en un plazo no mayor a tres (3) meses seis meses contados a partir de la vigencia de la presente ley, deberán reglamentar protocolos que contengan las condiciones mínimas de los espacios donde se transporte la fauna silvestre en términos de: área mínima requerida, dimensiones del guacal, aireación, luminosidad, humedad, temperatura, tránsito de personas, ruidos y olores.</p> | <p>Artículo 2°. <i>Implementación y reglamentación de la ley.</i> El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Transporte conforme con sus competencias, en un plazo no mayor a <u>seis (6) meses</u> contados a partir de la vigencia de la presente ley, deberán reglamentar protocolos que contengan las condiciones mínimas de los espacios donde se transporte la fauna silvestre en términos de: área mínima requerida, dimensiones del guacal, aireación, luminosidad, humedad, temperatura, tránsito de personas, ruidos y olores, <u>de tal manera que se garantice la seguridad e integridad de la especie transportada.</u></p> | <p>Se aumenta el tiempo en que se reglamente esta disposición, considerando que es poco tiempo para evaluar y de igual manera, implementar los protocolos. Es importante hacer énfasis en que se debe garantizar la seguridad e integridad de la especie, y que las medidas establecidas en el artículo tienen que ir en función de la seguridad e integridad del espécimen.</p> |
| <p>Artículo 3°. <i>Condiciones sobre la atención de la fauna silvestre en el transporte aéreo.</i> Los operadores aerocomerciales, así como los operadores aeroportuarios deberán brindar las condiciones específicas para garantizar el bienestar de la fauna silvestre rescatada o decomisada que requiere ser transportada con urgencia a centros especializados, así como amparar el respeto a su calidad de seres sintientes, acorde con las siguientes condiciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cada animal deberá ser transportado en su respectivo guacal o contenedor y su correspondiente salvoconducto expedido por la autoridad ambiental. 2. El envío del ejemplar de fauna silvestre deberá tener prioridad en el transporte y no estar sujeto a cupo en las aeronaves. 3. El individuo deberá ser recibido con una hora, o máximo dos de anticipación a la hora del vuelo. 4. El animal deberá ser entregado con suma urgencia en su lugar de destino. 5. El animal deberá ser entregado a la autoridad ambiental o a quien está designe para su atención inmediata. 6. Los animales de corta edad, neonatos e infantes deberán ser transportados en la cabina de pasajeros y no en la bodega de carga, con el fin de evitar posibles cuadros de hipotermia y/o descompensación por diferencias de presión. La aerolínea debe garantizar el apropiado espacio en la aeronave. 7. No deberán ser mezclados animales domésticos con silvestres durante su transporte por vía aérea para evitar situaciones de estrés que los perjudiquen. | <p>Artículo 3°. <i>Condiciones sobre la atención de la fauna silvestre en el transporte aéreo.</i> Los operadores aerocomerciales, así como los operadores aeroportuarios deberán brindar las condiciones específicas para garantizar el bienestar de la fauna silvestre rescatada o decomisada que requiere ser transportada con urgencia a centros especializados, así como amparar el respeto a su calidad de seres sintientes, acorde con las siguientes condiciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cada animal deberá ser transportado <u>de manera individual y preferiblemente</u> en su respectivo guacal o contenedor, <u>en el cual se garantice su movilidad y comodidad;</u> y su correspondiente salvoconducto expedido por la autoridad ambiental. 2. El envío del ejemplar de fauna silvestre deberá tener prioridad en el transporte y no estar sujeto a cupo en las aeronaves. 3. El individuo deberá ser recibido con una hora, o máximo dos de anticipación a la hora del vuelo. 4. El animal deberá ser entregado con suma urgencia en su lugar de destino. 5. El animal deberá ser entregado a la autoridad ambiental o a quien está designe para su atención inmediata <u>en el Centro de Atención y Valoración de Fauna Silvestre más cercano u otra entidad que realice dicha actividad.</u> 6. Los animales de corta edad, neonatos e infantes deberán ser transportados en la cabina de pasajeros y no en la bodega de carga, con el fin de evitar posibles cuadros de hipotermia y/o descompensación por diferencias de presión. La aerolínea debe garantizar el apropiado espacio en la aeronave. 7. No deberán ser mezclados animales domésticos con silvestres durante su transporte por vía aérea para evitar situaciones de estrés <u>o enfermedades transmisibles</u> que los perjudiquen. <p><u>Parágrafo 1°. El transporte aéreo debe ser considerado como primera opción y como opción preferente para el desplazamiento de la fauna silvestre.</u></p> | <p>Se modifican el numeral 1, pensando en el bienestar del ser sintiente, donde se agrega la frase “de manera individual”, con el fin de que se garantice que cada animal sea transportado individualmente; la palabra “preferiblemente” ya que muchos animales, por sus condiciones anatómicas, son imposibles de transportar en guacales, y adicionalmente se busca respetar sus condiciones de movilidad y comodidad; el numeral 5, teniendo en cuenta lo estipulado en el artículo 7° de la Ley 2153 del 2021; y el numeral 7, en el entendido que se pueden presentar contagios entre las especies debido a las disparidad de los entornos. Se adicionan dos párrafos donde se establece la prioridad del transporte aéreo para el desplazamiento de la fauna silvestre, y la certificación de quien maneja a los animales, atendiendo las directrices de la CITES para el transporte no aéreo de animales y plantas silvestres vivos.</p> |

| Articulado propuesta por los autores P. L. 012 DE 2022 | Modificaciones por parte de los ponentes | Observaciones |
|--|--|--|
| <p>Parágrafo. La fauna silvestre a diferencia de los animales domésticos no está sujeta a procesos de vacunación, en consecuencia, no se podrán solicitar certificados de vacunación para su transporte.</p> | <p>Parágrafo 2°. La fauna silvestre a diferencia de los animales domésticos no está sujeta a procesos de vacunación, en consecuencia, no se podrán solicitar certificados de vacunación para su transporte.</p> <p><u>Parágrafo 3°. El personal que acompaña o manipula al animal deberá antes, durante y después del trayecto, contar con el entrenamiento, equipo de manejo adecuado y certificación correspondiente para mantener la integridad del animal.</u></p> | |
| | <p>Artículo 4°. <i>Condiciones sobre la atención de la fauna silvestre en el transporte no aéreo.</i> Los operadores de transporte no aéreo deberán brindar las condiciones específicas para garantizar el bienestar de la fauna silvestre rescatada o decomisada que requiere ser transportada con urgencia a centros especializados, así como amparar el respeto a su calidad de seres sintientes, acorde con las siguientes condiciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cada animal deberá ser transportado de manera individual y preferiblemente en su respectivo guacal o contenedor, en el cual se garantice su movilidad y comodidad; y su correspondiente salvoconducto expedido por la autoridad ambiental. 2. Los animales deberán ser transportados en la zona de pasajeros o cualquier otra que respete las condiciones de espacio y temperatura, y no en la bodega de carga. 3. Se debe prestar especial atención a las medidas para prevenir los impactos adversos de cambios en el clima en el caso de transportes durante largas distancias, tiempo y/o que involucren diferencias importantes de alturas. 4. El envío del ejemplar de fauna silvestre deberá tener prioridad en el transporte y no estar sujeto a cupo en los vehículos. 5. El individuo deberá ser recibido con una hora, o máximo dos de anticipación a la hora de salida del viaje. <u>6. El animal deberá ser entregado con suma urgencia en su lugar de destino.</u> <u>7. El animal deberá ser entregado a la autoridad ambiental o a quien está designe para su atención inmediata en el Centro de Atención y Valoración de Fauna Silvestre más cercano u otra entidad que realice dicha actividad.</u> <u>8. No deberán ser mezclados animales domésticos con silvestres durante su transporte para evitar situaciones de estrés o enfermedades transmisibles que los perjudiquen.</u> <p><u>Parágrafo 1°. La fauna silvestre a diferencia de los animales domésticos no está sujeta a procesos de vacunación, en consecuencia, no se podrán solicitar certificados de vacunación para su transporte.</u></p> | <p>Se adiciona un artículo estableciendo las condiciones sobre la atención de la fauna silvestre en el transporte no aéreo, ya que el proyecto en un principio solo contaba con las condiciones en el transporte aéreo.</p> <p>Esto previendo que algunos municipios del país aún no cuentan con aeropuertos o se encuentran en zonas alejadas de estos.</p> |

| Articulado propuesta por los autores P. L. 012 DE 2022 | Modificaciones por parte de los ponentes | Observaciones |
|---|---|--|
| | Parágrafo 2°. El personal que acompaña o manipula al animal deberá antes, durante y después del trayecto, contar con el entrenamiento, equipo de manejo adecuado y certificación correspondiente para mantener la integridad del animal. | |
| Artículo 4º 5°. <i>Campañas de sensibilización.</i> Las autoridades ambientales en coordinación con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible adelantarán campañas de sensibilización sobre el bienestar y el cuidado de la fauna silvestre, con el propósito de advertir sobre los riesgos y las responsabilidades de la protección que le corresponde asumir a los transportadores. | Artículo 5°. <i>Campañas de sensibilización.</i> Las autoridades ambientales y de transporte en coordinación con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Transporte y la Aeronáutica Civil , adelantarán campañas de sensibilización sobre el bienestar y el cuidado de la fauna silvestre en todo el territorio nacional , con el propósito de advertir sobre los riesgos y las responsabilidades de la protección que le corresponde asumir a los transportadores. | Se anexas las autoridades de transporte, al Ministerio de Transporte y a la Aeronáutica Civil, ya que el objeto de esta iniciativa es establecer condiciones y requisitos especiales para el transporte de fauna silvestre rescatada o decomisada, razón por la cual dicha campaña de sensibilización debe hacerse de manera conjunta entre las dos carteras. Además, se establece que dichas campañas de sensibilización se harán en todo el territorio nacional. Se modifica la numeración del artículo. |
| Artículo 5º 6°. <i>Sanciones.</i> Los operadores aerocomerciales, así como los operadores aeroportuarios que incumplan una o varias de las condiciones a las que se refiere el artículo 3º de la presente ley, serán sancionadas acorde con las normas ambientales vigentes, sin perjuicio de las sanciones a las que haya lugar por maltrato animal, de conformidad con la Ley 1774 de 2016 y la Ley 1333 de 2009. | Artículo 6°. <i>Sanciones.</i> Los operadores aerocomerciales, así como los operadores aeroportuarios que incumplan una o varias de las condiciones a las que se refiere el artículo 3º de la presente ley, serán sancionadas acorde con las normas ambientales vigentes, sin perjuicio de las sanciones a las que haya lugar por maltrato animal, de conformidad con la Ley 1774 de 2016 y la Ley 1333 de 2009. | Se modifica la numeración del artículo. |
| Artículo 6º 7°. <i>Vigencia.</i> La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación en el <i>Diario Oficial</i> . | Artículo 7°. <i>Vigencia.</i> La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación en el <i>Diario Oficial</i> . | Se modifica la numeración del artículo. |

VIII FUNDAMENTOS JURÍDICOS DE LA COMPETENCIA DEL CONGRESO PARA REGULAR LA MATERIA

a) Legal:

LEY 3ª de 1992 “por la cual se expiden normas sobre las comisiones del Congreso de Colombia y se dictan otras disposiciones”

“...Artículo 2°. Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes funcionarán Comisiones Constitucionales Permanentes, encargadas de dar primer debate a los proyectos de acto legislativo o de ley referente a los asuntos de su competencia.

Las Comisiones Constitucionales Permanentes en cada una de las Cámaras serán siete (7) a saber:

[...]

Comisión Quinta.

Compuesta de trece (13) miembros en el Senado y diecinueve (19) miembros en la Cámara de Representantes, conocerá de: régimen agropecuario; ecología; medio ambiente y recursos naturales; adjudicación y recuperación de tierras; recursos ictiológicos y asuntos del mar; minas y energía; corporaciones autónomas regionales.

IX. RELACIÓN DE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

Sobre el conflicto de interés, la jurisprudencia del Consejo de Estado en múltiples sentencias ha establecido que:

(...) el conflicto de intereses surge cuando el congresista tiene interés directo¹⁶ en la decisión correspondiente, porque lo afecta de alguna manera, o afecta a su cónyuge o compañero o compañera permanente o a sus parientes, o a sus socios. Cuando lo advierte, está en el deber de declarar su impedimento. (Expediente PI-2009-00043-00, 11 de mayo de 2009, Consejero ponente doctor Alfonso Vargas Rincón).

Además, el Consejo de Estado ha señalado:

“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 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 concurra 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,

¹⁶ Existe un interés directo, cuando el provecho que se obtenga por el parlamentario, sus familiares o socios en los términos previstos en la ley, no requiera para su demostración de actos, hechos o desarrollos posteriores que lo conviertan en hipotético o aleatorio (Corte Constitucional. Sentencia 19 de octubre de 2005).

económico o moral, sin distinción alguna. Por ende, sólo si el interés que rodea al legislador satisface los prenotados calificativos, podrá imputársele un auténtico e inexcusable deber jurídico de separarse del conocimiento del asunto vía impedimento, so pena de defraudar la expectativa normativa que gobierna el actuar congresional y abrir paso a su desinvestidura.

(...) Una situación de tráfico de influencias se estructura cuando una (o un) congresista, en ejercicio abusivo de su investidura, actúa motivado por la posibilidad o la pretensión de obtener, por cuenta de un funcionario público un beneficio indebido para sí o para un tercero, lo que significa la exposición irregular de la influencia derivada de su dignidad congresional en la toma de decisiones o cualquiera otra actuación que se ubique dentro del espectro competencial del funcionario público receptor de ese proceder". (Negrita fuera del texto) (Expediente N° 11001-03-15-000-2016-02279-00 del Consejo de Estado - Sala Plena Contenciosa Administrativa, de 6 de junio de 2017).

Teniendo en cuenta lo anterior, con relación al presente proyecto de ley, no es posible delimitar de forma exhaustiva los posibles casos de conflictos de interés que se pueden presentar en la gestión del transporte de fauna silvestre en Colombia. Por lo cual, nos limitamos a presentar algunos posibles conflictos de interés que pueden llegar a presentarse con relación al sector de transporte. **En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.**

X. PROPOSICIÓN

Considerando los argumentos expuestos, este despacho se sirve presentar ponencia positiva y solicito a los Honorables Representantes que integran la Comisión Quinta de la Cámara de Representantes **dar primer debate al Proyecto de ley número 112 de 2022 Cámara**, "*Por medio del cual se establecen condiciones y requisitos especiales para el transporte de fauna silvestre rescatada o decomisada*", junto con el pliego de modificaciones y el texto definitivo que se propone para primer debate adjuntos.

XI. FIRMA

De los honorables Representantes,



ERMES EVELIO PETE VIVA
Coordinador Ponente


JUAN PABLO SALAZAR RIVERA
Ponente


LEYLA MARLENY RINCÓN TRUJILLO
Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 112 DE 2022 CÁMARA

por medio del cual se establecen condiciones y requisitos especiales para el transporte de fauna silvestre rescatada o decomisada.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. El objeto de la presente ley es erradicar el sufrimiento extremo e innecesario producido a los ejemplares de fauna silvestre rescatada o decomisada por las autoridades ambientales, en los casos que requiera ser transportada para recibir tratamientos y rehabilitación con condiciones específicas, y con carácter de urgencia a centros especializados donde recibirán atención para garantizar su bienestar.

Los individuos de fauna silvestre no podrán ser tratados como carga abiótica a la hora de ser transportados vía aérea, terrestre o fluvial, en tanto son seres sintientes.

Artículo 2°. Implementación y reglamentación de la ley. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Transporte conforme con sus competencias, en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la vigencia de la presente ley, deberán reglamentar protocolos que contengan las condiciones mínimas de los espacios donde se transporte la fauna silvestre en términos de: área mínima requerida, dimensiones del guacal, aireación, luminosidad, humedad, temperatura, tránsito de personas, ruidos y olores, de tal manera que se garantice la seguridad e integridad de la especie transportada.

Artículo 3°. Condiciones sobre la atención de la fauna silvestre en el transporte aéreo. Los operadores aerocomerciales, así como los operadores aeroportuarios deberán brindar las condiciones específicas para garantizar el bienestar de la fauna silvestre rescatada o decomisada que requiere ser transportada con urgencia a centros especializados, así como amparar el respeto a su calidad de seres sintientes, acorde con las siguientes condiciones:

1. Cada animal deberá ser transportado de manera individual y preferiblemente en su respectivo guacal o contenedor, en el cual se garantice su movilidad y comodidad; y su correspondiente salvoconducto expedido por la autoridad ambiental.
2. El envío del ejemplar de fauna silvestre deberá tener prioridad en el transporte y no estar sujeto a cupo en las aeronaves.
3. El individuo deberá ser recibido con una hora, o máximo dos de anticipación a la hora del vuelo.
4. El animal deberá ser entregado con suma urgencia en su lugar de destino.

5. El animal deberá ser entregado a la autoridad ambiental o a quien está designe para su atención inmediata en el Centro de Atención y Valoración de Fauna Silvestre más cercano u otra entidad que realice dicha actividad.
6. Los animales de corta edad, neonatos e infantes deberán ser transportados en la cabina de pasajeros y no en la bodega de carga, con el fin de evitar posibles cuadros de hipotermia y/o descompensación por diferencias de presión. La aerolínea debe garantizar el apropiado espacio en la aeronave.
7. No deberán ser mezclados animales domésticos con silvestres durante su transporte por vía aérea para evitar situaciones de estrés o enfermedades transmisibles que los perjudiquen.

Parágrafo 1°. El transporte aéreo debe ser considerado como primera opción y como opción preferente para el desplazamiento de la fauna silvestre.

Parágrafo 2°. La fauna silvestre a diferencia de los animales domésticos no está sujeta a procesos de vacunación, en consecuencia, no se podrán solicitar certificados de vacunación para su transporte.

Parágrafo 3°. El personal que acompaña o manipula al animal deberá antes, durante y después del trayecto, contar con el entrenamiento, equipo de manejo adecuado y certificación correspondiente para mantener la integridad del animal.

Artículo 4°. *Condiciones sobre la atención de la fauna silvestre en el transporte no aéreo.* Los operadores de transporte no aéreo deberán brindar las condiciones específicas para garantizar el bienestar de la fauna silvestre rescatada o decomisada que requiere ser transportada con urgencia a centros especializados, así como amparar el respeto a su calidad de seres sintientes, acorde con las siguientes condiciones:

1. Cada animal deberá ser transportado preferiblemente en su respectivo guacal o contenedor, en el cual se garantice su movilidad y comodidad; y su correspondiente salvoconducto expedido por la autoridad ambiental.
2. Los animales deberán ser transportados en la zona de pasajeros o cualquier otra que respete las condiciones de espacio y temperatura, y no en la bodega de carga.
3. Se debe prestar especial atención a las medidas para prevenir los impactos adversos de cambios en el clima en el caso de transportes durante largas distancias, tiempo y/o que involucren diferencias importantes de alturas.
4. El envío del ejemplar de fauna silvestre deberá tener prioridad en el transporte y no estar sujeto a cupo en los vehículos.

5. El individuo deberá ser recibido con una hora, o máximo dos de anticipación a la hora de salida del viaje.
6. El animal deberá ser entregado con suma urgencia en su lugar de destino.
7. El animal deberá ser entregado a la autoridad ambiental o a quien está designe para su atención inmediata en el Centro de Atención y Valoración de Fauna Silvestre más cercano u otra entidad que realice dicha actividad.
8. No deberán ser mezclados animales domésticos con silvestres durante su transporte para evitar situaciones de estrés o enfermedades transmisibles que los perjudiquen.

Parágrafo 1°. La fauna silvestre a diferencia de los animales domésticos no está sujeta a procesos de vacunación, en consecuencia, no se podrán solicitar certificados de vacunación para su transporte.

Parágrafo 2. El personal que acompaña o manipula al animal deberá antes, durante y después del trayecto, contar con el entrenamiento, equipo de manejo adecuado y certificación correspondiente para mantener la integridad del animal.

Artículo 5°. *Campañas de sensibilización.* Las autoridades ambientales y de transporte en coordinación con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Transporte y la Aeronáutica Civil, adelantarán campañas de sensibilización sobre el bienestar y el cuidado de la fauna silvestre en todo el territorio nacional, con el propósito de advertir sobre los riesgos y las responsabilidades de la protección que le corresponde asumir a los transportadores.

Artículo 6°. *Sanciones.* Los operadores aerocomerciales, así como los operadores aeroportuarios que incumplan una o varias de las condiciones a las que se refiere el artículo 3° de la presente ley, serán sancionadas acorde con las normas ambientales vigentes, sin perjuicio de las sanciones a las que haya lugar por maltrato animal, de conformidad con la Ley 1774 de 2016 y la Ley 1333 de 2009.

Artículo 7°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación en el **Diario Oficial**.

De los honorables Representantes,


ERMES EVELIO PETÉ VIVA
Coordinador Ponente


JUAN PABLO SALAZAR RIVERA
Ponente


LEYLA MARLENY RINCÓN TRUJILLO
Ponente

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER
DEBATE DEL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 216 DE 2022 CÁMARA**

*por medio de la cual se declara de interés nacional
los torneos de fútbol profesionales colombianos a
cargo de la Dimayor*

Bogotá D. C., octubre de 2022

Doctor

RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN

Secretario

Comisión Sexta

Cámara de Representantes

Respetado Secretario:

En cumplimiento del encargo hecho por la Mesa Directiva de la Comisión VI de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el Artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, procedemos a rendir Informe de ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 216 de 2022 Cámara, *por medio de la cual se declara de interés nacional los torneos de fútbol profesionales colombianos a cargo de la Dimayor*. El Informe de Ponencia se rinde en los siguientes términos:

I. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA

El presente Proyecto de ley fue radicado el 29 de septiembre de 2022 por los honorables Representantes Alfredo Ape Cuello Baute, Libardo Cruz Casado, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón, Jaime Rodríguez Contreras, Julián David López Tenorio, Luis Carlos Ochoa Tobón y Hernando González.

El 7 de octubre de 2022, la honorable Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, designó como ponentes al suscrito, a los Representantes Julián López Tenorio y Ciro Antonio Rodríguez Pinzón.

II. JUSTIFICACIÓN

El Deporte es la específica conducta humana caracterizada por una actitud lúdica y de afán competitivo de comprobación o desafío, expresada mediante el ejercicio corporal y mental, dentro de disciplinas y normas preestablecidas orientadas a generar valores morales, cívicos y sociales.

Como actividad humana, se convirtió en una herramienta de transformación social que fomenta una nueva ciudadanía y convierte a los jóvenes en agentes de paz; a lo largo de la historia ha contribuido al crecimiento y desarrollo integral del ser humano y de los territorios, permitiendo que, a través de él, se desarrolle en los individuos valores éticos y morales indispensables para la convivencia en la sociedad, tales como disciplina, trabajo en equipo, compromiso, respeto, entre muchos otros.

Por intermedio del deporte se logra la resolución de conflictos políticos y sociales entre naciones y al interior de comunidades, generando una reconstrucción del tejido social. Desde el año 2002 el deporte fue reconocido por las Naciones

Unidas como un derecho humano que sirve como herramienta esencial y práctica para lograr la paz y el desarrollo en el mundo.

El Sistema Nacional del Deporte y la reciente creación del Ministerio del Deporte han generado al interior de las entidades territoriales del orden departamental y municipal la necesidad de fortalecer la capacidad institucional de promoción, fomento y estimulación del deporte, la recreación, las actividades extraescolares y el aprovechamiento del tiempo libre, mejorar la calidad de vida, contribuir con la formación integral de los habitantes, difundir modelos, crear cultura deportiva, hábitos y estilos de vida saludable y promover el bienestar social de todos los habitantes, especialmente de los sectores sociales más vulnerables.

Así las cosas y ante la importancia del fomento del deporte, desde hace algunos años los partidos del fútbol profesional colombiano ya no son transmitidos por la televisión abierta nacional, argumentando que era una medida que contribuía con la distribución equitativa de los recursos entre los equipos y a su vez mejoraría la calidad de nuestro fútbol profesional. Esto, pese a que se les quitara el derecho gratuito a los colombianos de disfrutar de este importante deporte. Sin embargo, en la actualidad se presenta una polémica por los derechos de televisión en el fútbol, razón por la cual se argumenta que no se logró el fin último que era generar más recursos para los equipos y mejorar la calidad de nuestro fútbol y sí se le quitó la posibilidad a los colombianos de ver en los canales nacionales y en vivo los partidos.

Es así, como este proyecto propone que sea el Ministerio de la Tecnología de la Información y las Comunicaciones, quien garantice que al menos un (1) partido de cada categoría profesional de fútbol colombiano a cargo de la Dimayor, sea transmitido en directo por la televisión abierta nacional. Esto como medida que incentive el deporte en Colombia, sobre todo en los sectores más apartados, en los que solo se tiene acceso a la televisión nacional.

Es a partir de este momento cuando se produce la estrecha unión entre fútbol y los medios de comunicación, y especialmente con la televisión. Siendo el fútbol un producto de la cultura de masas que se sumerge en el mercado y que vive gracias a sus fanáticos y sino garantizamos que los mismos puedan acceder o disfrutar de este importante deporte, estaríamos perjudicando no solo a los fanáticos sino al fútbol mismo. En el mismo sentido, son iniciativas que promueven e incentivan a nuestros niños y jóvenes a practicar este deporte, pues en todo caso el fútbol ha devenido en nuestros días en un deporte-espectáculo que, en el plano de las significaciones, trasciende el ámbito de la competición deportiva para convertirse en un medio de construcción y expresión de identidades colectivas en las sociedades, que superan y también occultan las divisiones de clase.

III. CONFLICTO DE INTERESES

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3° de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019 que modifica el artículo 291 de la Ley 5ª 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 proyecto, me permito argumentar que:

Para que se configure el conflicto de interés es necesario que exista un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista. Sobre este punto, la Ley 2003 de 2019, determina:

- a) Beneficio particular: Aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas o las que se encuentre formalmente vinculado.
- b) Beneficio actual: Aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.
- c) Beneficio directo: Aquel que se produzca 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.

Ese interés, con tales características, ha de ser particular, pues si se tratara del interés general, común a todos, resultaría que los congresistas, todos ellos, en todos los casos, se encontrarían en situación de conflicto. La situación de conflicto resulta, pues del asunto o materia de que se trate, de las particulares circunstancias del congresista o su cónyuge o compañero o compañera permanente, sus parientes o sus socios, y de su conducta, en cada caso.

“... si el interés se confunde con el que 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”¹.

En virtud de lo anterior, es dable argumentar que frente al proyecto de ley objeto de estudio, se encuentran en conflicto de intereses los congresistas que, al momento de discutir y votar el proyecto, tengan participación accionaria en empresas de fútbol profesional, o su compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil. Igualmente, los parientes dentro de ese grupo que se encuentren laborando en empresas del sector y finalmente quienes hayan recibido un aporte directo para la financiación de sus campañas.

En la misma línea, la honorable Corte Constitucional en Sentencia C-1056/12, ha argumentado en lo que atañe específicamente a la situación de los miembros del Congreso, que de conformidad con el numeral 1° del artículo 183 de la Constitución, para que se hagan acreedores a la pérdida de investidura, se ha requerido la presencia de cuatro elementos, unos objetivos y otros subjetivos, a saber:

“(…) 1) La participación efectiva del parlamentario en el procedimiento legislativo o en los mecanismos de control; 2) la existencia cierta y demostrable, que de la aprobación de una determinada ley se derivan beneficios morales o económicos para el congresista, sus familiares o sus socios; 3) **que el beneficio que persiga o se obtenga con la ley no puede ser catalogado como general, sino de carácter particular,** y 4) que el congresista tenga la intención de beneficiar a sus familiares, a sus socios o a sí mismo”(…) (subrayado fuera de texto).

Así mismo, “...Para que se configure la causal de pérdida de investidura es necesario haber conformado el quórum o haber participado el congresista en el debate o votación del asunto”. SI EL CONGRESISTA SE RETIRA Y NO VOTA, NO SE CONFIGURA LA CAUSAL.

IV. PROPOSICIÓN

Considerando los argumentos expuestos y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, presentamos ponencia favorable y, en consecuencia, solicitamos a los miembros de la Honorable Comisión VI de la Cámara de Representantes, dar primer debate al Proyecto de ley número 216 de 2022 Cámara, *por medio de la cual se declara de interés nacional los torneos de fútbol profesionales colombianos a cargo de la Dimayor.*

Cordialmente,


ALFREDO APE CUELLO BAUTE - C
Representante a la Cámara


JULIAN LÓPEZ TENORIO
Representante a la Cámara


AIRO ANTONIO RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 216 DE 2022 CÁMARA

por medio de la cual se declara de interés nacional los torneos de fútbol profesionales colombianos a cargo de la Dimayor.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

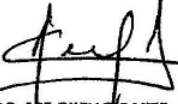
Artículo 1°. Declárese de interés nacional los torneos de fútbol profesionales colombianos a cargo de la Dimayor.

¹ ...

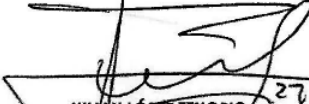
Artículo 2°. El Ministerio de la Tecnología de la información y las comunicaciones, dentro de los 6 meses siguientes a la promulgación de la presente Ley, realizará las gestiones correspondientes para que al menos un (1) partido de cada categoría profesional de fútbol colombiano a cargo de la Dimayor, sea transmitido en directo por la televisión abierta nacional.

Artículo 3°. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,


ALFREDO APE CUELLO BAUTE - C
 Representante a la Cámara


CIRO ANTONIO RODRÍGUEZ
 Representante a la Cámara


JULIÁN LÓPEZ TENORIO
 Representante a la Cámara

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN
INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 19 de octubre de 2022

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 216 de 2022 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LOS TORNEOS DE FÚTBOL PROFESIONALES COLOMBIANOS A CARGO DE LA DIMAYOR".

Dicha ponencia fue firmada por los Honorables Representantes **ALFREDO APE CUELLO (COORDINADOR PONENTE), JULIÁN LÓPEZ TENORIO, CIRO RODRÍGUEZ.**

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 - 607 / del 19 de octubre de 2022, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.


RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
 Secretario

* * *

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 233 DE 2021 CÁMARA

por medio de la cual se adiciona un artículo y se modifica el artículo 6° de la Ley 1874 de 2017 y se dictan otras disposiciones

Bogotá D.C., octubre de 2022

Doctor

JAIME SALAMANCA TORRES

Presidente

Comisión VI

Cámara de Representantes

Respetado Presidente:

En cumplimiento del encargo hecho por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido

en el Artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, procedemos a rendir informe de ponencia para segundo debate del Proyecto de ley número 233 de 2021 Cámara, *por medio de la cual se adiciona un artículo y se modifica el artículo 6° de la Ley 1874 de 2017 y se dictan otras disposiciones.* El Informe de Ponencia se rinde en los siguientes términos:

I. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA

El presente Proyecto de ley fue radicado el 11 de agosto de 2021 por los representantes Jhon Arley Murillo Benítez, Alexander Bermúdez Lasso, Carlos Julio Bonilla Soto, Henry Fernando Correal, Faber Alberto Muñoz Cerón; Jorge Eliécer Tamayo M, Norma Hurtado Sánchez, Jorge Enrique Benedetti M., Jezmi Lizeth Barraza Arraut, Eloy Chichí Quintero Romero, Felipe Andrés Muñoz Delgado, José Luis Correa López, María Cristina Soto de Gómez, Anatolio Hernández Lozano, Jairo Reinaldo Cala Suárez, Jairo Humberto Cristo Correa; Fabián Díaz Plata, Ómar de Jesús Restrepo Correa, siendo publicado en la *Gaceta de Congreso* número 1083 de 2021.

El proyecto fue discutido y aprobado el 17 de noviembre de 2021 en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes con el texto propuesto para primer debate.

El 10 de agosto de 2022, la honorable Comisión VI de la Cámara de Representantes, designó como ponentes al Suscrito, al honorable Representante Diego Fernando Caicedo y a la Honorable Representante Dorina Hernández Palomino.

Al respecto es pertinente indicar que atiendo al cambio de Gobierno, el día 19 de agosto del año en curso se radicó solicitud de concepto en el Ministerio de Educación y el día 13 de septiembre de 2022, se reiteró la solicitud de concepto, sin que a la fecha el Ministerio haya emitido una respuesta de Fondo, razón por la cual los suscritos ponentes deciden mantener la línea propuesta por los anteriores ponentes, con base en el concepto entregado por el Ministerio de Educación el día 11 de julio de 2022.

II. OBJETO

El proyecto de ley busca garantizar que en la revisión y ajuste de los lineamientos curriculares de ciencias sociales con la historia de Colombia como disciplina integrada, según se establece en el Parágrafo 2°, del artículo 6° de la Ley 1874 de 2017, se formulen lineamientos curriculares relacionados con la diversidad étnica, cultural y social del país, especialmente con la historia, el papel y los aportes de los Pueblos Indígenas, las comunidades NARP (Negros, Afros, Raizales y Palenqueras) y Rom en la formación de la identidad nacional, de tal forma que, desde la educación básica y media, la historia y la presencia actual de los Pueblos Indígenas, las comunidades NARP y Rom se reconozcan, protejan y fortalezcan como parte sustantiva de la diversidad étnica cultural de la Nación colombiana.

Además, esta iniciativa legislativa considera necesario que en la Comisión Asesora del Ministerio de Educación Nacional para la enseñanza de la

Historia de Colombia tengan asiento dignos y genuinos representantes de los pueblos indígenas, las comunidades NARP y Rom, pues nadie mejor que ellos podrían comprender las raíces socioculturales que une a sus pueblos ancestrales con la identidad y la nacionalidad colombiana.

III. CONSIDERACIONES GENERALES

La Constitución Política de 1991 estableció y reconoció, por primera vez en la historia Republicana de nuestro País, que nuestra Nación era, de siempre, multiétnica y pluricultural (artículo primero) y, en consecuencia, que era un deber y un fin del Estado proteger esta extraordinaria diversidad étnico-cultural (artículo séptimo).

En el transcurso de estos 30 años no ha sido fácil, tan solo intentar el recuperar, reconocer y proteger la existencia, presencia, permanencia y persistencia en la vida colombiana de poco más de 104 pueblos indígenas, una gran variedad de comunidades con ancestros africanos, que se asientan, especial pero no únicamente, en los valles interandinos, en las costas atlántica y pacífica, en las zonas de pie de monte caucano y en la zona insular caribeña, y de las comunidades ROM –Kalderash–, pertenecientes a varios clanes cuya trashumancia se registra especialmente en los departamentos de Atlántico, Bolívar, Valle del Cauca, Norte de Santander, Santander y Nariño y en la ciudad de Bogotá.

Adicionalmente, sobre estas poblaciones y comunidades étnicas se ha mantenido innumerables claves de discriminación y no reconocimiento que han pretendido, muchas veces recurriendo a la violencia física y el sometimiento, desconocer su existencia e importancia sociocultural que hoy, en clave de reparación histórica y memoria, necesitamos reconocer, para bien de la paz, la reconciliación y la convivencia democrática.

Un gran ejemplo de discriminación es la negación y la exclusión sistemática y casi normalizadas que la historia oficial ha hecho de la presencia y del papel de las comunidades y líderes indígenas, afro y rom en los acontecimientos históricos de Colombia, a tal punto que se ha pretendido desconocer su extraordinaria participación en la resistencia contra el régimen colonial, la lucha por la independencia de España, la construcción de República y la consolidación de la democracia y el Estado Social de Derecho.

Indudablemente, la participación de los pueblos indígenas y las comunidades NARP en la resistencia colonial, en las guerras de independencia y en la historia republicana es una realidad indiscutible, por lo cual es necesario que esta historia sea recuperada y reconocida de tal manera que la Comisión Asesora del Ministerio de Educación Nacional para la enseñanza de la historia de Colombia tenga, de primera mano o de la mano de los expertos representantes de los pueblos ancestrales colombianos, los elementos suficientes y necesarios a la hora de hacer las recomendaciones sobre las orientaciones curriculares correspondientes a las

ciencias sociales e historia de Colombia como una disciplina integrada.

Como se evidencia, la preocupación por la enseñanza de la historia colombiana en la educación básica, media, secundaria y universitaria es una preocupación por la recuperación, reconocimiento, protección y fortalecimiento de la diversidad étnica y pluricultural de Colombia, que ha logrado existir a pesar de su “olvido”, negación de su existencia o marginalidad en el marco de la enseñanza de la historia nacional. Nuestra historia nacional no está siendo recuperada y reconocida completamente y en algunos casos continua casi que oculta. Es por ello que resulta de vital importancia salir de ostracismo, la senda de la marginalidad y la exclusión histórica.

IV. CONSIDERACIONES DEL MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL EN PRIMER DEBATE

Teniendo en cuenta las preocupaciones y recomendaciones del Ministerio de Educación Nacional (MEN), explícitamente expuestas en su Concepto al Proyecto de ley número 233, de 2021 Cámara, radicado en la Comisión VI Constitucional de la Cámara de Representantes bajo el No. 2021-EE-358203, en esta ponencia se hacen las siguientes consideraciones.

Respecto a los artículos 1° y 2° del proyecto original es absolutamente claro que, como lo plantea el MEN en su concepto, la propuesta entiende y describe reiteradamente, pero de manera equívoca y por momentos confusa en varios apartes del articulado, la obligatoriedad de la enseñanza de la historia colombiana como el establecimiento de una “cátedra de historia” para los niveles de educación básica y media, que deberá impartirse en los establecimientos educativos del país.

Adicionalmente, en el Artículo 2° el Proyecto de ley original, se propone, para esa “cátedra de Historia” que la Comisión Asesora, creada para orientar curricularmente la enseñanza de la historia en la educación básica y media, incluya, como mínimo, unos contenidos relacionados con: i) el contexto histórico, económico, social y geográfico de los continentes americano, europeo y Africano; ii) las Relaciones pluriculturales e históricas durante la conquista, la colonia y su influencia en las guerras independentista y iii) la contemporaneidad marcada por los avances sociales y la influencia de las distintas comunidades en los acontecimientos de los siglos XX y XXI, en una franca, según dice el concepto del MEN, contravención a la autonomía escolar, al Proyecto Educativo Escolar (PEI), a la estructura lógica de la Ley General de Educación y del sistema educativo nacional. Es concluyente el MEN en su concepto al precisar que está por fuera de sus funciones “establecer” o “fijar” contenidos específicos o particulares para las distintas áreas curriculares cuando su deber está estrictamente orientado al “diseño de lineamientos generales de los procesos curriculares”.

Para concluir que:

“De acuerdo con esta función, el Ministerio se encarga de diseñar políticas que direccionan la organización del currículo en los establecimientos educativos y a su vez genera una serie de documentos que permiten a los docentes tener orientaciones frente a la enseñanza de las áreas para que los niños, niñas y adolescentes, puedan construir aprendizajes que contribuyan al logro de los fines de la educación establecidos en la precitada Ley”

(...)

“... el Ministerio de Educación Nacional orienta el desarrollo curricular; las Secretarías de Educación Certificadas son las responsables de la asesoría para el diseño y desarrollo del currículo; los establecimientos educativos, bajo el principio de la autonomía escolar, adelantan la organización y desarrollo del currículo, de acuerdo a su Proyecto Educativo Institucional (PEI) y contextos propios, la selección de contenidos, las metodologías, entre otros; y los docentes de las áreas han sido los encargados de hacer todo el despliegue pedagógico y disciplinar en las instituciones educativas”.

En esta Ponencia se considera que, efectivamente, la obligatoriedad de enseñanza de la historia de Colombia no se resuelve estableciendo una “cátedra de historia”; ni el reconocimiento, recuperación, protección y fortalecimiento de la diversidad multiétnica y la pluriculturalidad colombiana, como soporte de la identidad nacional, se lograrán atender en debida forma con el establecimiento de unos contenidos mínimos –casi que obligatorios– para esa “cátedra de historia”. Sin embargo, hay que recordar y reiterar que el 27 de diciembre de 2017 mediante la Ley 1874, que reestableció la obligatoriedad de la enseñanza de la historia de Colombia como disciplina integrada al área curricular de ciencias sociales, se estipuló en su artículo primero, como uno de los objetivos primordiales, el siguiente:

- a) *Contribuir a la formación de una identidad nacional que reconozca la diversidad étnica cultural de la Nación colombiana.*
(Subrayado por fuera del original)

El texto resaltado hace referencia a que la promesa de esta integración de la historia de Colombia en los lineamientos curriculares de las ciencias sociales en la educación básica y media debe estar centrada y se fundamenta en el rescate y reconocimiento, primero, de la diversidad étnica y pluricultural del proceso histórico nacional de Colombia, lo que implica, segundo, protegerlas y fortalecerlas, puesto que a partir de ellas se construye la identidad colombiana. Este solo objetivo controvierte de fondo la afirmación del MEN respecto a la “posible inconveniencia para el sector de los artículos primero y segundo de la iniciativa” y su recomendación de no continuar “con su trámite legislativo”. Todo lo contrario, lo que se requiere es reformular adecuadamente estos dos artículos, tal y como se presentará en esta ponencia.

De lo que se trata, entonces, es desarrollar y atender adecuadamente el mandato del numeral 2,

del artículo 23 de la Ley General de Educación, el cual indica expresamente que las competencias del MEN están centradas en la actualización curricular del área de ciencias sociales, historia, geografía, Constitución Política y democracia, integrando la disciplina de la historia de Colombia y los objetivos propuestos. Por lo tanto, la propuesta de ajuste de los artículos 1° y 2° del Proyecto de ley 233 de 2021.

Pese a lo anterior resulta necesario distanciándonos de varios motivos y argumentos expuestos en el concepto remitido por el MEN, relacionados con la inconveniencia de esta iniciativa legislativa, en particular de los que pretenden justificar la “incompatibilidad” de los artículos 1° y 2° con el “modelo educativo” puesto en marcha por la ley general de educación, del cual se dijo, y hoy se reitera insistentemente, ha estado encaminado a promover una “revolución educativa”, que garantizaría “... la interrelación de las bases conceptuales, la ciencia y la tecnología en el currículo” y permitiría una “... formación integral de los niños, niñas y adolescentes”, asegurándole al país y a las generaciones futuras, las de hoy, que la educación y el aprendizaje “... está pensado para asegurar, no que memoricen contenidos, sino que entiendan lo aprendido y también que las asignaturas forman parte de una concepción general de la sociedad que les va a permitir apoyar su propia visión del mundo y contribuir a la ciencia, la tecnología y el desarrollo de sus comunidades”.

Por otra parte, el artículo 6° de la Ley 1874 de 2017, que agregó dos párrafos al artículo 78 de la Ley 115 de 1994, creó con el primero una comisión asesora especial para construir y elaborar los documentos de soporte a las orientaciones curriculares que aseguraran la puesta en marcha de la enseñanza de la historia de Colombia, estableció que:

“Parágrafo 1°. Establézcase la Comisión Asesora del Ministerio de Educación Nacional para la enseñanza de la Historia de Colombia, como órgano consultivo para la construcción de los documentos que orientan el diseño curricular de todos los colegios del país. La comisión estará compuesta por un representante de las academias de Historia reconocidas en el país, un representante de las asociaciones que agrupen historiadores reconocidos y debidamente registrados en el país, un representante de facultades de educación, específicamente de las licenciaturas en ciencias sociales, docentes de cátedra de sociales con énfasis en historia y un representante de las facultades y/o departamentos que ofrecen programas de Historia en instituciones de educación superior, escogido a través de las organizaciones de universidades y un representante de los docentes que imparten enseñanza de las ciencias sociales en instituciones de educación básica y media, escogido a través de las organizaciones de maestros. El Gobierno nacional reglamentará la composición y funcionamiento de esta comisión en un plazo no mayor a seis meses después de entrar en vigor la presente ley (...)” (Ley 1877/17 artículo 6°)

Sin embargo, el fragmento resaltado, que describe la representación de los comisionados y algunas de las características para su nominación, reglamentado por el Decreto 1660 de 2019, que regula la composición y funcionamiento de la Comisión Asesora, adolece de algunas confusiones y evidencia la inexplicable ausencia en esta de auténticos y genuinos representantes de los pueblos indígenas, las comunidades NARP y ROM; situación que pretende resolver el artículo 3° del presente Proyecto de ley, mediante la modificación del párrafo 1° del artículo 6° de la Ley 1874 del 2017, en los siguientes términos:

El Ministerio de Educación Nacional acordará en mesas de trabajo con Comisión Nacional de Trabajo y Concertación de la Educación para los Pueblos Indígenas –CONTCEPI–, las organizaciones de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras y las organizaciones del pueblo ROM las cualidades y requisitos académicos y de investigación histórica que deban cumplir sus representantes para ser nominados en la Comisión Asesora del Ministerio de Educación Nacional para la enseñanza de la Historia de Colombia.

El Gobierno nacional, sin detrimento de lo ya establecido en el Decreto 1660 de 2019, reglamentará el nombramiento de los nuevos comisionados en un plazo no mayor a seis (6) meses después de entrada en vigencia la presente ley.

Toda vez que el Proyecto de ley se reorientó y ajustó, de acuerdo con recomendaciones del Ministerio de Educación Nacional, para que todos los mandatos previstos en su articulado fueran directamente ejecutados a partir de acciones misionales y se le autorizan gastos de inversión con destinación específica en el marco de los recursos asignados al Ministerio de Educación Nacional en el la ley de Presupuesto Anual, se considera que este proyecto de Ley no tiene impacto fiscal.

IV. CONFLICTO DE INTERESES

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3° de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5ª 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 proyecto, me permito argumentar que:

Para que se configure el conflicto de interés es necesario que exista un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista. Sobre este punto, la Ley 2003 de 2019, determina:

- a) Beneficio particular: Aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

- b) Beneficio actual: Aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.
- c) Beneficio directo: Aquel que se produzca 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.

Ese interés, con tales características, ha de ser particular, pues si se tratara del interés general, común a todos, resultaría que los congresistas, todos ellos, en todos los casos, se encontrarían en situación de conflicto. La situación de conflicto resulta, pues, del asunto o materia de que se trate, de las particulares circunstancias del congresista o su cónyuge o compañero o compañera permanente, sus parientes o sus socios, y de su conducta, en cada caso.

“...si el interés se confunde con el que 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”¹.

En virtud de lo anterior, es dable argumentar que frente al proyecto de ley objeto de estudio, se considera que los Honorables Congresistas no se encuentran en conflicto de intereses, pues no genera ningún tipo de interés particular, actual y directo, por el contrario se pretende regular un asunto de interés general.

En la misma línea, la Honorable Corte Constitucional en Sentencia C -1056/12, ha argumentado en lo que atañe específicamente a la situación de los miembros del Congreso, que de conformidad con el numeral 1° del artículo 183 de la Constitución, para que se hagan acreedores a la pérdida de investidura, se ha requerido la presencia de cuatro elementos, unos objetivos y otros subjetivos, a saber:

“(…)1) La participación efectiva del parlamentario en el procedimiento legislativo o en los mecanismos de control; 2) la existencia cierta y demostrable, que de la aprobación de una determinada ley se derivan beneficios morales o económicos para el congresista, sus familiares o sus socios; 3) **que el beneficio que persiga o se obtenga con la ley no puede ser catalogado como general, sino de carácter particular**, y 4) que el congresista tenga la intención de beneficiar a sus familiares, a sus socios o a sí mismo”(…) (subrayado fuera de texto).

Así mismo, “...Para que se configure la causal de pérdida de investidura es necesario haber conformado el quórum o haber participado el congresista en el debate o votación del asunto”. SI EL CONGRESISTA SE RETIRA Y NO VOTA, NO SE CONFIGURA LA CAUSAL.

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

V. PLIEGO DE MODIFICACIONES.

| TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE | TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE |
|--|---|
| <p>Artículo 3°. Modifíquese el párrafo 1° del artículo 6° de la Ley 1874 del 2017, el cual quedara así:</p> <p>Parágrafo 1°. Créase la Comisión Asesora del Ministerio de Educación Nacional para la enseñanza de la Historia de Colombia, como órgano consultivo para la construcción de los documentos que orientan el diseño curricular de todos los colegios del país. La comisión estará compuesta por:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Un representante de las academias de Historia reconocidas en el país; 2. Un representante de las asociaciones que agrupen historiadores reconocidos y debidamente registrados en el país; 3. Un representante de los docentes de cátedra de ciencias sociales, con énfasis en historia, vinculados a los programas de licenciatura que ofrecen las facultades de educación del país, elegido por las organizaciones de docentes universitarias; 4. Un representante de las facultades de educación y/o departamentos que ofrecen programas de Historia en instituciones de educación superior, escogido por las instancias del Gobierno universitario; 5. Un representante de los docentes que imparten enseñanza de las ciencias sociales en instituciones de educación básica y media, escogido por las organizaciones de maestros; 6. Un representante del pueblo afrocolombiano, escogido por la Comisión Pedagógica Nacional de Comunidades Negras. 7. Un representante del Pueblo ROM, escogido por las instancias 8. Un representante de los pueblos indígenas colombianos, escogido por las organizaciones indígenas debidamente reconocidas. <p>El Ministerio de Educación Nacional acordará en mesas de trabajo con la Comisión Pedagógica Nacional de Comunidades Negras, Raizales y Palenqueras, con las organizaciones del pueblo ROM y con la Comisión Nacional de Trabajo y Concertación de la Educación para los Pueblos Indígenas (CONTCEPI), las cualidades y requisitos académicos y de investigación histórica que deban cumplir sus representantes elegidos para la Comisión Asesora del Ministerio de Educación Nacional para la enseñanza de la Historia de Colombia. El Gobierno nacional, sin detrimento de lo ya establecido en el Decreto 660 de 2019, reglamentará el nombramiento de los nuevos comisionados en un plazo no mayor a seis (6) meses después de entrada en vigencia la presente ley.</p> | <p>Artículo 2°. Modifíquese el párrafo 1° del artículo 6° de la Ley 1874 del 2017, el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo 1°. Créase la Comisión Asesora del Ministerio de Educación Nacional para la enseñanza de la Historia de Colombia, como órgano consultivo para la construcción de los documentos que orientan el diseño curricular de todos los colegios del país. La comisión estará compuesta por:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Un representante de las academias de Historia reconocidas en el país; 2. Un representante de las asociaciones que agrupen historiadores reconocidos y debidamente registrados en el país; 3. Un representante de los docentes de cátedra de ciencias sociales, con énfasis en historia, vinculados a los programas de licenciatura que ofrecen las facultades de educación del país, elegido por las organizaciones de docentes universitarios; 4. Un representante de las facultades de educación y/o departamentos que ofrecen programas de Historia en instituciones de educación superior, escogido por las instancias del Gobierno universitario; 5. Un representante de los docentes que imparten enseñanza de las ciencias sociales en instituciones de educación básica y media, escogido por las organizaciones de maestros; 6. Un representante de las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, escogido a través de la Comisión Pedagógica Nacional. 7. Un representante del Pueblo ROM de Colombia, escogido a través de sus organizaciones en la Mesa Nacional de Diálogo. 8. Un representante de los pueblos indígenas colombianos, escogido por las organizaciones indígenas debidamente reconocidas. <p>El Ministerio de Educación Nacional acordará en mesas de trabajo con la Comisión Pedagógica Nacional de Comunidades Negras, Raizales y Palenqueras, con las organizaciones del pueblo ROM y con la Comisión Nacional de Trabajo y Concertación de la Educación para los Pueblos Indígenas (CONTCEPI), las cualidades y requisitos académicos y de investigación histórica que deban cumplir sus representantes elegidos para la Comisión Asesora del Ministerio de Educación Nacional para la enseñanza de la Historia de Colombia. El Gobierno nacional, sin detrimento de lo ya establecido en el Decreto 660 de 2019, reglamentará el nombramiento de los nuevos comisionados en un plazo no mayor a seis (6) meses después de entrada en vigencia la presente ley.</p> |
| <p>Artículo 2°. Adiciónese el siguiente artículo a la Ley 1874 de 2017, el cual señala que:</p> <p>Artículo 7A. La Comisión Asesora del Ministerio de Educación Nacional para la enseñanza de la Historia de Colombia tendrá en consideración, como mínimo, los siguientes temas para la elaboración de los documentos de soporte de los lineamientos curriculares de ciencias sociales con la historia de Colombia como disciplina integrada, con el fin de garantizar la recuperación y el reconocimiento de las comunidades NARP, ROM y el papel de los pueblos indígenas, en el proceso histórico colombiano:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Contexto histórico, económico, social y geográfico de los continentes americano, europeo, africano y de la India, origen ancestral del pueblo ROM. b. Relaciones pluriculturales e históricas precolombinos y durante la conquista, la colonia y su influencia en las guerras independentistas. c. Contemporaneidad marcada por los avances sociales y la influencia de las distintos pueblos indígenas y comunidades NARP y ROM en los acontecimientos de los siglos XIX, XX y XXI. | <p>Artículo 3°. Adiciónese el artículo 7A, a la Ley 1874 de 2017, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 7A. La Comisión Asesora del Ministerio de Educación Nacional para la enseñanza de la Historia de Colombia tendrá en consideración, como mínimo, los siguientes temas para la elaboración de los documentos de soporte de los lineamientos curriculares de ciencias sociales con la historia de Colombia como disciplina integrada, con el fin de garantizar la recuperación y el reconocimiento de las comunidades NARP, ROM y el papel de los pueblos indígenas, en el proceso histórico colombiano:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Contexto histórico, económico, social y geográfico de los continentes americano, europeo, africano y de la India, origen ancestral del pueblo ROM. b. Relaciones pluriculturales e históricas precolombinos y durante la conquista, la colonia y su influencia en las guerras independentistas. c. Contemporaneidad marcada por los avances sociales y la influencia de las comunidades NARP, ROM y de los pueblos indígenas en los acontecimientos de los siglos XIX, XX y XXI. |

| TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE | TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE |
|---|--|
| <p>Artículo 4°. <i>Formación docente.</i> El Ministerio de Educación Nacional, mediante Directiva Ministerial, establecerá directrices relativas a la diversidad étnica del país, particularmente relacionadas con los contextos históricos de las comunidades NARP, ROM y de los pueblos indígenas, de tal manera que las entidades territoriales certificadas en educación, en articulación con los Comités Territoriales de Formación Docente, incorporen en el diseño e implementación de los Planes Territoriales de Formación Docente, programas que permitan una formación que integre los contenidos relacionados con la diversidad étnica y cultural del país.</p> <p>El Ministerio de Educación Nacional prestará asistencia técnica a las Secretarías de Educación para el diseño e implementación de estos programas.</p> | <p>Artículo 4°. <i>Formación docente.</i> El Ministerio de Educación Nacional, mediante Directiva Ministerial, establecerá directrices relativas a la diversidad étnica del país, particularmente relacionadas con los contextos históricos de las comunidades NARP, ROM y de los pueblos indígenas, de tal manera que las entidades territoriales certificadas en educación, en articulación con los Comités Territoriales de Formación Docente, incorporen en el diseño e implementación de los Planes Territoriales de Formación Docente, programas que permitan una formación que integre los contenidos relacionados con la diversidad étnica y cultural del país.</p> <p>El Ministerio de Educación Nacional prestará asistencia técnica a las Secretarías de Educación para el diseño e implementación de los programas relacionados con la diversidad étnica y cultural del país.</p> |
| <p>Artículo 5°. <i>Inversión educativa para la investigación y formación docente.</i> Se autoriza al Ministerio de Educación Nacional y al Ministerio de Cultura para invertir recursos, con cargo al presupuesto anual asignado al sector en la ley anual de presupuesto y con destinación específica, para el desarrollo de investigaciones y procesos de formación docente relativas al papel de los pueblos indígenas, de las comunidades NARP y ROM en el proceso histórico colombiano y en la formación de la identidad nacional.</p> | <p>Artículo 5°. <i>Inversión educativa para la investigación y formación docente.</i> Se autoriza al Ministerio de Educación Nacional y al Ministerio de Cultura para invertir recursos, con cargo al presupuesto anual asignado al sector en la ley anual de presupuesto y con destinación específica, para el desarrollo de investigaciones y procesos de formación docente relativas al papel de las comunidades NARP, ROM y de los pueblos indígenas, en el proceso histórico colombiano y en la formación de la identidad nacional.</p> |

VI. PROPOSICIÓN.

Considerando los argumentos expuestos y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, presentamos ponencia favorable y, en consecuencia, solicitamos a los miembros de la Honorable Cámara de Representantes, dar segundo debate al Proyecto de ley número 233 de 2021 Cámara, *por medio de la cual se adiciona un artículo y se modifica el artículo 6° de la Ley 1874 de 2017 y se dictan otras disposiciones.*

Cordialmente,



ALFREDO APE CUELLO BAUTE – C
Representante a la Cámara



DIEGO FERNANDO CAICEDO
Representante a la Cámara

DORINA HERNÁNDEZ PALOMINO
Representante a la Cámara

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE PROYECTO DE LEY 233 DE 2021 CÁMARA

por medio de la cual se adiciona un artículo y se modifica el artículo 6° de la ley 1874 de 2017 y se dictan otras disposiciones

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley, busca garantizar que en la revisión y ajuste de los lineamientos curriculares de ciencias sociales con la historia de Colombia como disciplina integrada, se incluyan lineamientos curriculares relacionados con la diversidad étnica, cultural y social del país, especialmente con el papel y los aportes de las

comunidades NARP (Negros, Afros, Raizales y Palenqueras), Rom y de los Pueblos Indígenas, en la identidad nacional, de tal forma que desde la educación básica y media, la historia y la presencia actual de las comunidades NARP, Rom y de los Pueblos Indígenas se recuperen, reconozcan, protejan y fortalezcan como parte sustantiva de la diversidad étnica cultural de la Nación colombiana.

Artículo 2°. Modifíquese el párrafo 1° del artículo 6° de la Ley 1874 del 2017, el cual quedara así:

Parágrafo 1°. Créase la Comisión Asesora del Ministerio de Educación Nacional para la enseñanza de la Historia de Colombia, como órgano consultivo para la construcción de los documentos que orientan el diseño curricular de todos los colegios del país. La comisión estará compuesta por:

1. Un representante de las academias de Historia reconocidas en el país;
2. Un representante de las asociaciones que agrupen historiadores reconocidos y debidamente registrados en el país;
3. Un representante de los docentes de cátedra de ciencias sociales, con énfasis en historia, vinculados a los programas de licenciatura que ofrecen las facultades de educación del país, elegido por las organizaciones de docentes universitarios;
4. Un representante de las facultades de educación y/o departamentos que ofrecen programas de Historia en instituciones de educación superior, escogido por las instancias del Gobierno universitario;
5. Un representante de los docentes que imparten enseñanza de las ciencias sociales en instituciones de educación básica y media, escogido por las organizaciones de maestros;

6. Un representante de las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, escogido a través de la Comisión Pedagógica Nacional.
7. Un representante del Pueblo ROM de Colombia, escogido a través de sus organizaciones en la Mesa Nacional de Diálogo.
8. Un representante de los pueblos indígenas colombianos, escogido por las organizaciones indígenas debidamente reconocidas.

El Ministerio de Educación Nacional acordará en mesas de trabajo con la Comisión Pedagógica Nacional de Comunidades Negras, Raizales y Palenqueras, con las organizaciones del pueblo ROM y con la Comisión Nacional de Trabajo y Concertación de la Educación para los Pueblos Indígenas (CONTCEPI), las cualidades y requisitos académicos y de investigación histórica que deban cumplir sus representantes elegidos para la Comisión Asesora del Ministerio de Educación Nacional para la enseñanza de la Historia de Colombia.

El Gobierno nacional, sin detrimento de lo ya establecido en el Decreto 660 de 2019, reglamentará el nombramiento de los nuevos comisionados en un plazo no mayor a seis (6) meses después de entrada en vigencia la presente ley.

Artículo 3°. Adiciónese el artículo 7A. a la Ley 1874 de 2017, el cual quedará así:

Artículo 7A. La Comisión Asesora del Ministerio de Educación Nacional para la enseñanza de la Historia de Colombia tendrá en consideración, como mínimo, los siguientes temas para la elaboración de los documentos de soporte de los lineamientos curriculares de ciencias sociales con la historia de Colombia como disciplina integrada, con el fin de garantizar la recuperación y el reconocimiento de las comunidades NARP, ROM y el papel de los pueblos indígenas, en el proceso histórico colombiano:

- a. Contexto histórico, económico, social y geográfico de los continentes americano, europeo, africano y de la India, origen ancestral del pueblo ROM.
- b. Relaciones pluriculturales e históricas precolombinas y durante la conquista, la colonia y su influencia en las guerras independentistas.
- b. Contemporaneidad marcada por los avances sociales y la influencia de las comunidades NARP, ROM y de los pueblos indígenas en los acontecimientos de los siglos XIX, XX y XXI.

Artículo 4°. *Formación docente.* El Ministerio de Educación Nacional, mediante Directiva Ministerial, establecerá directrices relativas a la diversidad étnica del país, particularmente relacionadas con los contextos históricos de las comunidades NARP, ROM y de los pueblos indígenas, de tal manera que las entidades territoriales certificadas en educación, en articulación con los Comités Territoriales de

Formación Docente, incorporen en el diseño e implementación de los Planes Territoriales de Formación Docente, programas que permitan una formación que integre los contenidos relacionados con la diversidad étnica y cultural del país.

El Ministerio de Educación Nacional prestará asistencia técnica a las Secretarías de Educación para el diseño e implementación de los programas relacionados con la diversidad étnica y cultural del país.

Artículo 5°. *Inversión educativa para la investigación y formación docente.* Se autoriza al Ministerio de Educación Nacional y al Ministerio de Cultura para invertir recursos, con cargo al presupuesto anual asignado al sector en la ley anual de presupuesto y con destinación específica, para el desarrollo de investigaciones y procesos de formación docente relativas al papel de las comunidades NARP, ROM y de los pueblos indígenas, en el proceso histórico colombiano y en la formación de la identidad nacional.

Artículo 6°. *Vigencia.* La presente ley tiene vigencia a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



ALFREDO APE CUELLO BAUTE – C
Representante a la Cámara



DIEGO FERNANDO CAICEDO
Representante a la Cámara

DORINA HERNÁNDEZ PALOMINO
Representante a la Cámara

CÁMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN
INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D.C., 19 de octubre de 2022

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el pliego de modificaciones y el texto que se propone para segundo del Proyecto de Ley No. 233 de 2021 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE ADICIONA UN ARTÍCULO Y SE MODIFICA EL ARTÍCULO 6 DE LA LEY 1874 DE 2017 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

La ponencia para segundo debate fue firmada por los Honorables Representantes ALFREDO APE CUELLO (COORDINADOR PONENTE), DIEGO CAICEDO.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 806 / 19 de octubre de 2022, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

C O N T E N I D O

Gaceta número 1294 - Lunes, 24 de octubre de 2022

CÁMARA DE REPRESENTANTES**PONENCIAS****Págs.**

| | |
|---|----|
| Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto del Proyecto de ley número 112 de 2022 Cámara, por medio del cual se establecen condiciones y requisitos especiales para el transporte de fauna silvestre rescatada o decomisada. | 1 |
| Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto del Proyecto de ley número 216 de 2022 Cámara, por medio de la cual se declara de interés nacional los torneos de fútbol profesionales colombianos a cargo de la Dimayor | 23 |
| Informe de ponencia para segundo debate y pliego de modificaciones del Proyecto de ley número 233 de 2021 Cámara, por medio de la cual se adiciona un artículo y se modifica el artículo 6° de la Ley 1874 de 2017 y se dictan otras disposiciones..... | 25 |