



## GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 371

Bogotá, D. C., martes, 9 de abril de 2024

EDICIÓN DE 12 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

## SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

## INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

## DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 200 DE 2023 SENADO

mediante la cual se reglamenta la actividad del controlador de tránsito aéreo de naturaleza civil en Colombia y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., Abril 08 de 2024

Senador  
GUSTAVO ADOLFO MORENO HURTADO  
Presidente Comisión Sexta  
Senado de la República

**REF:** Proyecto de ley No. 200 de 2023 Senado "Mediante la cual se reglamenta la actividad del controlador de tránsito aéreo de naturaleza civil en Colombia y se dictan otras disposiciones".

**Asunto:** Informe de ponencia para primer debate en Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República.

Respetado presidente,

Atendiendo la designación que la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República me hizo de conformidad con lo dispuesto en la Constitución Política y en la Ley 5ª de 1992, me permito rendir Informe de Ponencia Positiva para Primer Debate al proyecto de Ley 200 de 2023.

Cordialmente,

PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS  
Senador de la República

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE  
DEL PROYECTO DE LEY No. 200 DE 2023

"Mediante la cual se reglamenta la actividad del controlador de tránsito aéreo de naturaleza civil en Colombia y se dictan otras disposiciones"

## 1. ANTECEDENTES

El presente Proyecto de Ley fue radicado ante la Secretaría General del Senado de la República el día 22 de noviembre de 2023 por el Honorable Senador: Pedro Hernando Flórez Porras.

El proyecto de ley fue repartido el 05 de diciembre de 2023 a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado para rendir primer debate en Senado y se asignó como ponente al Honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras.

## 2. OBJETO

El presente proyecto de ley busca reglamentar y regular el ejercicio de la carrera profesional para controladores de tránsito aéreo en el territorio y espacio aéreo de la República de Colombia, con la finalidad de salvaguardar la seguridad de las operaciones aéreas y la calidad y eficiencia de los servicios proporcionados, así como del personal que los presta, siguiendo las pautas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y teniendo en cuenta los fundamentos de:

- Niveles de la Carrera Profesional;
- Factores clave que determinan las condiciones laborales;
- Aspectos distintivos del entorno laboral en el que realizan sus tareas; y,
- Salvaguardia del talento humano que forman parte del Sistema a través de los tiempos de actividad y descanso para mitigar la fatiga.

## 3. EXPOSICION DE MOTIVOS

El control de Tráfico Aéreo es una tarea de servicio cuyo deber es prevenir colisiones entre aeronaves. Sus principales tareas son regular el tráfico aéreo y proporcionar información y apoyo a los pilotos. Para evitar colisiones, se necesita una vigilancia continua. Es necesaria una vigilancia constante para garantizar que todas las aeronaves en la jurisdicción estén siempre seguras. Los criterios de seguridad son cuando las aeronaves se separan a una distancia segura y pueden llegar a su destino de manera segura, de acuerdo con las reglas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Las exigencias de las tareas relacionadas con la complejidad del tráfico aéreo, el espacio aéreo y las condiciones operativas del tráfico provocan una carga de trabajo mental para los profesionales CTA, a tal punto que la misma OACI elaboró un "Manual de planificación de servicios de tránsito aéreo" el cual entre otras busca mitigar la fatiga en este personal. Tal carga mental origina fatiga en los CTA, la cual ha sido la causa de incidentes, como

<p>en el que el controlador olvidó información del vuelo en el aeropuerto Hongqiao de Shanghai (China), y también donde los controladores tomaron siestas en el trabajo en los Estados Unidos. Se estima que con el reconocimiento de la carrera profesional para controladores de tránsito aéreo se contribuya en proporcionar la paz y la serenidad que este grupo de trabajadores necesita mientras desempeña sus tareas.</p> <p>Así mismo, se tiene en cuenta que los controladores de tránsito aéreo desempeñan un papel crítico en la seguridad de las operaciones aéreas, puesto que su principal responsabilidad es evitar colisiones y garantizar el flujo seguro y eficiente del tráfico aéreo. Dada la importancia de su función, es esencial establecer normas y regulaciones claras para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas y la vida de los pasajeros y tripulantes, las cuales hace parte del Manual – Guía de Carrera Profesional para controladores de tránsito aéreo, expedido en el 2001 y el Anexo 11 al Convenio de Chicago.</p> <p>Por lo tanto, Colombia como país miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), está obligado a cumplir con las normas y regulaciones internacionales relacionadas con la aviación civil. El proyecto de ley busca asegurar que el país cumpla con las normas y recomendaciones de la OACI, lo que es esencial para mantener la armonía y la seguridad en el espacio aéreo internacional.</p> <p>También es preciso reconocer que la seguridad de las operaciones aéreas depende en gran medida de la capacidad de los controladores de tránsito aéreo para desempeñar sus funciones de manera efectiva. Garantizar condiciones laborales justas y seguras es fundamental para su desempeño y bienestar. Esto incluye aspectos como la mitigación de la fatiga, la regulación de los tiempos de actividad y descanso, y la capacitación continua.</p> <p>Por ende, al establecer una carrera profesional para los controladores de tránsito aéreo, se promueve la formación, el desarrollo y la retención de personal altamente capacitado. Esto, a su vez, contribuye a la eficiencia y la calidad de los servicios de tránsito aéreo, lo que beneficia a la aviación civil en general.</p> <p>El proyecto de ley se enmarca en los principios y derechos constitucionales de Colombia, como el derecho al trabajo, la igualdad de oportunidades y la protección de la salud. Asegura que los controladores de tránsito aéreo puedan ejercer su profesión de manera segura y justa, en línea con la Constitución.</p> <p><b>4. MARCO NORMATIVO</b></p> <p><b>Constitución Política de 1991:</b> “El Estado Social y Democrático de Derecho asumido por Colombia en la Constitución Política de 1991 establece que se debe garantizar la vigencia de un orden justo con todas las formas y expresiones de vida, así como reconocer y proteger la biodiversidad”.</p>	<p><b>Artículo 2.</b> Establece que la Constitución es la norma suprema y que todas las autoridades y personas están sujetas a ella, lo que implica que la legislación propuesta en el presente proyecto para profesionalizar la carrera de controlador de tránsito aéreo se enmarca en el respeto de los principios y derechos constitucionales.</p> <p><b>Artículo 25.</b> Reconoce el derecho al trabajo y establece que el Estado debe garantizar condiciones dignas y justas para los trabajadores, incluyendo la seguridad laboral. Este artículo respalda la importancia de condiciones laborales seguras y justas para los controladores de tránsito aéreo.</p> <p><b>Artículo 26.</b> Establece el derecho de toda persona a elegir libremente su profesión u oficio. Además, establece que la ley puede requerir títulos de idoneidad para ciertas profesiones y que las autoridades competentes deben inspeccionar y supervisar el ejercicio de estas profesiones, lo que respalda la regulación y supervisión de la carrera profesional de controladores de tránsito aéreo para garantizar la seguridad y la calidad de los servicios en el espacio aéreo del país.</p> <p><b>Artículo 49.</b> Se refiere al derecho a la salud y establece que el Estado tiene la obligación de garantizar la prestación de servicios de salud a la población. La salud y el bienestar de los controladores de tránsito aéreo son fundamentales para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, aunque especialmente la salud mental, se debe generar con la mitigación de la fatiga, a través de la reglamentación de los tiempos de actividad y descanso, que demanda en especial esta población de trabajadores.</p> <p><b>Artículo 150.</b> Define las funciones del Congreso de la República, que incluyen la creación y modificación de leyes relacionadas con el ámbito laboral y la regulación de profesiones.</p> <p>Además, los artículos 9, 93, 94, 214, 53 y 102 definen los parámetros de adopción de las normas internacionales en el orden interno, conocido como bloque de constitucionalidad, por medio del cual se adoptan normas internacionales vinculantes al plano nacional. Así pues, Colombia, al ser un país miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), está obligada a cumplir una serie de normas y regulaciones internacionales establecidas por la OACI en el ámbito de la aviación civil. Estas normas son esenciales para garantizar la seguridad y la eficiencia de la aviación a nivel mundial. Algunas de las principales normas y documentos que Colombia está obligada a cumplir incluyen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>Convenio de Chicago:</b> Colombia, al ser parte del Convenio de Chicago de 1944, está obligada a cumplir las disposiciones generales de este tratado internacional, que establece los principios fundamentales de la aviación civil internacional, como la soberanía del espacio aéreo y la adopción de estándares y recomendaciones técnicas de la OACI.</li> </ol>
<ol style="list-style-type: none"> <li><b>Anexos de la OACI:</b> La OACI emite una serie de anexos que contienen estándares y prácticas recomendadas para diversos aspectos de la aviación, incluyendo la seguridad, la navegación, la meteorología, la capacitación de personal y la protección del medio ambiente. Colombia debe cumplir con estos anexos y adaptar su legislación y regulaciones nacionales para estar en consonancia con ellos, entre ellos el Anexo 11 al Convenio de Chicago, el cual se refiere al establecimiento de los espacios aéreos, dependencias y servicios necesarios para fomentar con seguridad el movimiento ordenado y rápido de las aeronaves, empezando por el servicio de control de tránsito aéreo.</li> <li><b>Documentos de orientación de la OACI:</b> Además de los anexos, la OACI emite documentos de orientación, manuales y publicaciones relacionadas con la implementación de las normas y prácticas recomendadas. Colombia debe tener en cuenta estos documentos para asegurar la adecuada implementación de las normas de la OACI. Entre estos se encuentra el Manual – Guía de Carrera Profesional para controladores de tránsito aéreo, expedido en el 2001. Así mismo, el DOC 9426 “Manual de planificación de servicios de tránsito aéreo” de la OACI, ya que este documento ofrece pautas para asegurar la seguridad, la eficiencia y la fluidez del tráfico aéreo, proporcionando pautas para la prestación de servicios de tránsito aéreo a nivel nacional e internacional.</li> </ol> <p>La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) anunció el concepto del Sistema de Gestión de Riesgos por Fatiga (FRMS) en el Anexo 6 en 2011, que brinda sugerencias para reducir la fatiga de las tripulaciones. En 2016, la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la OACI y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA) publicaron la Guía de gestión de la fatiga para proveedores de servicios de tránsito aéreo y, por primera vez, propusieron recomendaciones para los controladores de tránsito aéreo (CTA) para abordar este problema, en el Documento 9966 “Manual para la supervisión de los enfoques de gestión de fatiga” y Enmienda 50B del anexo 11 “Servicios de Tránsito Aéreo”.</p> <p>En el caso concreto de Ley 12 de 1947, se aprueba la Convención sobre Aviación Civil Internacional, firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944”, que establece los principios fundamentales de la aviación civil internacional, como la soberanía del espacio aéreo y la adopción de estándares y recomendaciones técnicas de la OACI.</p> <p>A su vez, la Ley 909 de 2004, la cual contiene normas que regulan el empleo público, la carrera administrativa, gerencia pública y se dictan otras disposiciones.</p> <p>En la actualidad se cuenta con el Decreto Ley 790 de 2005, reglamentado por el Decreto 2900 de 2005, incorporado parcialmente en el Decreto 1083 de 2015, Único Reglamentario del Sector Función Pública, el cual la Aerocivil cuenta con un sistema específico de Carrera Administrativa</p>	<p>para propender por la eficiencia y la eficacia en el logro de los fines de la entidad, no obstante dichos decretos no tienen en cuenta las características y complejidades del control de tráfico aéreo.</p> <p>En este mismo sentido, el Decreto 1295 de 2021, modifica el sistema de la nomenclatura, clasificación, niveles, requisitos, grados y remuneración de los empleos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil y dicta otras disposiciones, en su art. 3 reconoce el Nivel de Controlador de Tránsito Aéreo, pero no lo eleva a carrera profesional para controladores de tránsito aéreo.</p> <p><b>5. CONSIDERACIONES DEL PONENTE</b></p> <p>El principio central en torno al cual gira la labor del Controlador de Tránsito Aéreo (CTA) consiste en prevenir que dos aeronaves ocupen simultáneamente el mismo espacio en el espacio aéreo. Esto explica por qué, posiblemente, este profesional lleva directamente la mayor carga de responsabilidad sobre la vida humana. Este papel conlleva trabajar en situaciones de alta presión psicológica. No se requiere una inteligencia superior a la de otros individuos, sino una combinación adecuada de habilidades humanas comunes, como la agilidad mental y la capacidad para gestionar el estrés, junto con una fuerte capacidad para el trabajo en equipo.</p> <p>Con el paso de los años, la aviación ha requerido que los expertos, tras la investigación de accidentes, dediquen muchas horas al estudio con el fin de mejorar los procedimientos, la eficiencia, la calidad y el equipamiento que influye en la seguridad de las operaciones aéreas.</p> <p>En este contexto, tanto OACI como investigadores académicos han formulado en diversas ocasiones sugerencias y recomendaciones para mejorar las condiciones laborales del personal especializado en la aeronáutica, entre otras medidas.</p> <p>Resumir todas y cada una de las recomendaciones derivadas de esas investigaciones sería un proceso interminable, al igual que intentar llevarlas a cabo. Sin embargo, ignorarlas sería aún más perjudicial.</p> <p>Por lo tanto, en un contexto de cambios significativos en la Aviación Civil Internacional, es crucial considerar la necesidad de una revisión completa de su función, en consonancia con las pautas del Anexo 11 al Convenio de Chicago (DINAC R 11). Esto se debe a su impacto directo en la cadena de valor de la Seguridad Operacional de la Aviación Civil.</p> <p>En orden a tales postulados y a la obtención de recursos humanos compatibles con ellos mismos, resulta necesario definir un Plan de Carrera que dignifique y jerarquice su profesión, dotándolos de los conocimientos, pericia y experiencia, necesarios para dar cumplimiento a sus obligaciones de manera segura, eficiente y eficaz, ajustándose a las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), tomando en consideración los principios básicos:</p>

- **Niveles de la Carrera Profesional:** Establece una estructura jerárquica clara que define los diferentes niveles o etapas en la carrera de un controlador de tránsito aéreo. Esto puede incluir desde roles iniciales hasta posiciones de mayor responsabilidad o especialización. Cada nivel requeriría un conjunto específico de habilidades, conocimientos y experiencia, y ofrecería oportunidades de desarrollo profesional a medida que avanzan en sus trayectorias.
- **Factores clave que determinan las condiciones laborales:** Considera todos los elementos que influyen en el entorno laboral de los controladores. Esto abarcaría desde aspectos ergonómicos y de seguridad hasta horarios de trabajo, sistemas de descanso, normativas de fatiga y el uso de tecnología adecuada. Es esencial evaluar y optimizar estos factores para garantizar un entorno laboral seguro y eficiente, ajustado a la normatividad de la OACI.
- **Aspectos distintivos del entorno laboral:** Reconoce las particularidades del trabajo de los controladores de tránsito aéreo, como la naturaleza de alta presión, la necesidad de mantener altos niveles de concentración y la importancia de la toma de decisiones rápidas y precisas. La formación y las condiciones laborales deben estar diseñadas para abordar estas características únicas de su entorno laboral.
- **Salvaguardia del talento humano:** Este principio se centra en cuidar y desarrollar el capital humano, asegurando que los controladores cuenten con la capacitación, el apoyo y los recursos necesarios para su crecimiento profesional. Esto implica la creación de programas de capacitación continuos, el establecimiento de un ambiente de trabajo que fomente el bienestar y el apoyo emocional, y la promoción de prácticas que preserven la salud física y mental de los controladores.

Estos principios constituyen la base para diseñar una carrera profesional sólida y efectiva para los controladores de tránsito aéreo, asegurando que estén equipados para cumplir con sus responsabilidades de manera segura, eficiente y eficaz, alineándose con los estándares y recomendaciones internacionales de la OACI.

Además, es preciso considerar que el Controlador de Tránsito Aéreo (CTA) desempeña un papel esencial en el servicio público de transporte aéreo, siendo la piedra angular de la seguridad y la eficiencia en el espacio aéreo. Su responsabilidad va más allá de simplemente dirigir aviones; implica salvaguardar vidas, coordinar movimientos precisos y prevenir colisiones en un entorno de alta presión, lo que demanda un trabajo que no debe parar desde que haya aeronaves en vuelo en el territorio nacional, siendo un funcionario público que va más allá de simplemente desempeñar una labor, por lo tanto merece ser reconocido su esfuerzo creando el plan de carrera.

Resulta importante, entonces, reconocer que la regulación de la labor de los controladores de tráfico aéreo es fundamental por varias razones clave:

- **Seguridad Aérea:** La principal razón para regular la labor de los controladores de tráfico aéreo es garantizar la seguridad de las operaciones aéreas. Estos profesionales son

responsables de dirigir y coordinar el movimiento de aeronaves en el espacio aéreo para evitar colisiones y garantizar un flujo de tráfico seguro y eficiente.

- **Prevención de Colisiones:** La regulación ayuda a establecer estándares y procedimientos específicos para la gestión del tráfico aéreo. Esto incluye la separación mínima entre aeronaves, rutas de vuelo predefinidas y protocolos para situaciones de emergencia, todos los cuales son esenciales para prevenir colisiones y garantizar la seguridad de los vuelos.
- **Eficiencia Operativa:** La regulación también busca optimizar la eficiencia del sistema de tráfico aéreo. Al establecer normas y procedimientos uniformes, se mejora la coordinación entre los controladores de tráfico aéreo y las tripulaciones de las aeronaves, lo que resulta en un flujo de tráfico más fluido y predecible.
- **Estándares de Formación y Competencia:** La regulación internacional establece requisitos específicos para la formación y competencia de los controladores de tráfico aéreo. Esto garantiza que estos profesionales estén debidamente capacitados para gestionar situaciones complejas y que mantengan sus habilidades actualizadas a lo largo de su carrera.
- **Gestión de Crisis:** En situaciones de emergencia o crisis, la regulación proporciona pautas claras sobre cómo deben actuar los controladores de tráfico aéreo. Esto es crucial para gestionar de manera efectiva y coordinada las situaciones que podrían poner en peligro la seguridad de las operaciones aéreas.
- **Coordinación Internacional:** Dado que los vuelos a menudo atraviesan fronteras internacionales, la regulación también juega un papel importante en la coordinación entre diferentes países y regiones. Los estándares y procedimientos acordados a nivel internacional garantizan una transición suave de un espacio aéreo a otro.

En definitiva, la regulación de la labor de los controladores de tráfico aéreo es esencial para mantener altos niveles de seguridad, eficiencia operativa y coordinación en el complejo entorno del tráfico aéreo nacional y global.

**7. CONFLICTO DE INTERESES**

De conformidad con la ley 2003 de 2019, que reformó la ley 5 de 1992 en lo relativo al régimen de conflicto de interés de los congresistas, se señala que esta propuesta legislativa se enmarca dentro de las causales de ausencia de conflicto de interés, específicamente la prevista en el literal a "a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de Ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.", dado que tiene por propósito reglamentar la actividad del controlador de tránsito aéreo de naturaleza civil en Colombia y fortalecer la profesión y la seguridad aérea del país.


**8. PLIEGO DE MODIFICACIONES**

Texto Radicado	Texto Propuesto Primer debate	Motivo Modificación
TITULO I REGULACIÓN GENERAL DE LA ACTIVIDAD DE CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO DE NATURALEZA CIVIL EN COLOMBIA	TITULO I REGULACIÓN GENERAL DE LA ACTIVIDAD DE CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO DE NATURALEZA CIVIL EN COLOMBIA	
CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES	CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES	
Artículo 1. Objeto. El objeto de la presente Ley es la regulación del ingreso, permanencia, funciones, derechos, obligaciones, régimen salarial, prestacional y pensional de los controladores de tránsito aéreo civil en Colombia.	Artículo 1. Objeto. El objeto de la presente Ley es la regulación del ingreso, permanencia, funciones, derechos, obligaciones, régimen salarial, prestacional y pensional de los controladores de tránsito aéreo civil en Colombia.	
Artículo 2. Definiciones. Para efectos de la presente Ley, se entenderán las siguientes definiciones relacionadas con la actividad de control de tránsito aéreo: a) <b>Autoridad Aeronáutica:</b> Autoridad de un Estado contratante de la OACI, a cargo entre otras funciones, de la regulación y control de la aviación civil y la administración del espacio aéreo. En Colombia, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -UAEAC, o la entidad que en el futuro haga sus veces	Artículo 2. Definiciones. Para efectos de la presente Ley, se entenderán las siguientes definiciones relacionadas con la actividad de control de tránsito aéreo: a) <b>Autoridad Aeronáutica:</b> Autoridad de un Estado contratante de la OACI, a cargo entre otras funciones, de la regulación y control de la aviación civil y la administración del espacio aéreo. En Colombia, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -UAEAC, o la entidad que en el futuro haga sus veces	

b) <b>ATS:</b> Servicios de tránsito aéreo	b) <b>ATS:</b> Servicios de tránsito aéreo
c) <b>Organización de Aviación Civil Internacional -OACI-</b> Organismo que establece las normas y métodos recomendados para la protección y la seguridad de la aviación civil, así como también para la protección y preservación del medio ambiente.	c) <b>Organización de Aviación Civil Internacional -OACI-</b> Organismo que establece las normas y métodos recomendados para la protección y la seguridad de la aviación civil, así como también para la protección y preservación del medio ambiente.
d) <b>Reglamento Aeronáutico Colombiano- RAC:</b> Es el conjunto ordenado de reglas y procedimientos adoptados y/o expedidos por la UAEAC, con la finalidad de implementar las normas y métodos recomendados de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional u otras normas aeronáuticas para Colombia.	d) <b>Reglamento Aeronáutico Colombiano- RAC:</b> Es el conjunto ordenado de reglas y procedimientos adoptados y/o expedidos por la UAEAC, con la finalidad de implementar las normas y métodos recomendados de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional u otras normas aeronáuticas para Colombia.
e) <b>Controlador de Tránsito Aéreo:</b> Persona vinculada directamente a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -Aerocivil- para desarrollar actividades propias del control de tránsito aéreo.	e) <b>Controlador de Tránsito Aéreo:</b> Persona vinculada directamente a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -Aerocivil- para desarrollar actividades propias del control de tránsito aéreo.
f) <b>Base o aeródromo:</b> Área definida en tierra o agua destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.	f) <b>Base o aeródromo:</b> Área definida en tierra o agua destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

<p><b>g) Grepecas:</b> Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM organismo adscrito a la OACI.</p> <p><b>h) Pausa operativa de seguridad:</b> Periodo establecido durante el tiempo operativo ordinario y extraordinario con el fin de interrumpir la continuidad operativa, para generar una recuperación de la condición física y mental del Controlador</p> <p><b>i) Tiempo de descanso:</b> Es el lapso de tiempo en el cual el controlador aéreo después de haber cumplido su turno, debe descansar antes de ser programado nuevamente, con el fin de garantizar su recuperación de tal forma que se prevenga la acumulación de carga laboral, minimizando los niveles de estrés y fatiga.</p> <p><b>j) Tiempo de operación ordinario:</b> Tiempo transcurrido desde el momento en que el controlador realiza el procedimiento de entrega y/o recepción del turno al iniciar una jornada laboral, hasta el momento en que realiza este mismo procedimiento al finalizar el turno en una jornada de seis (6) horas</p>	<p><b>g) Grepecas:</b> Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM organismo adscrito a la OACI.</p> <p><b>h) Pausa operativa de seguridad:</b> Periodo establecido durante el tiempo operativo ordinario y extraordinario con el fin de interrumpir la continuidad operativa, para generar una recuperación de la condición física y mental del Controlador</p> <p><b>i) Tiempo de descanso:</b> Es el lapso de tiempo en el cual el controlador aéreo después de haber cumplido su turno, debe descansar antes de ser programado nuevamente, con el fin de garantizar su recuperación de tal forma que se prevenga la acumulación de carga laboral, minimizando los niveles de estrés y fatiga.</p> <p><b>j) Tiempo de operación ordinario:</b> Tiempo transcurrido desde el momento en que el controlador realiza el procedimiento de entrega y/o recepción del turno al iniciar una jornada laboral, hasta el momento en que realiza este mismo procedimiento al finalizar el turno en una jornada de seis (6) horas</p>	
<p><b>k) Tiempo de operación Suplementario:</b> El tiempo transcurrido desde el momento en que el controlador realiza el procedimiento de entrega y/o recepción de turno al iniciar un segundo turno programado luego de haber completado el primer turno programado o tiempo de operación ordinario hasta el momento en que realiza este mismo procedimiento al finalizar el turno en una jornada laboral de seis (6) horas.</p> <p><b>l) Turno de receso operacional TROP:</b> Se define como el momento en la programación en la lista de turnos en las dependencias de control de tránsito aéreo como una jornada operacional, para el receso operativo por razones de seguridad operacional, la cual pretende generar un periodo de recuperación de la condición física y mental del controlador de tránsito aéreo, por el desgaste sufrido durante los turnos habituales desarrollados en las diferentes posiciones de control de los aeropuertos de alta densidad operacional o espacios aéreos congestionados, y cuya duración es de veinticuatro (24) horas.</p>	<p><b>k) Tiempo de operación Suplementario:</b> El tiempo transcurrido desde el momento en que el controlador realiza el procedimiento de entrega y/o recepción de turno al iniciar un segundo turno programado luego de haber completado el primer turno programado o tiempo de operación ordinario hasta el momento en que realiza este mismo procedimiento al finalizar el turno en una jornada laboral de seis (6) horas.</p> <p><b>l) Turno de receso operacional TROP:</b> Se define como el momento en la programación en la lista de turnos en las dependencias de control de tránsito aéreo como una jornada operacional, para el receso operativo por razones de seguridad operacional, la cual pretende generar un periodo de recuperación de la condición física y mental del controlador de tránsito aéreo, por el desgaste sufrido durante los turnos habituales desarrollados en las diferentes posiciones de control de los aeropuertos de alta densidad operacional o espacios aéreos congestionados, y cuya duración es de veinticuatro (24) horas.</p>	
<p><b>Artículo 3. Disposiciones de la OACI en materia de Control de Tránsito Aéreo de naturaleza civil.</b> Para propender por la seguridad aérea de país, en toda circunstancia se deberán aplicar las recomendaciones de la OACI aprobadas por Colombia mediante la ley 12 de 1947, en lo que tiene que ver con los controladores de tránsito aéreo civil.</p> <p><b>TITULO II REQUISITOS, FUNCIONES, DERECHOS Y DEBERES DE LOS CONTROLADORES DE TRÁNSITO AEREO DE NATURALEZA CIVIL</b></p> <p><b>CAPITULO I DE LA CARRERA DE CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO Y LOS REQUISITOS PARA SER CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO DE NATURALEZA CIVIL</b></p> <p><b>Artículo 4. Reconocimiento de la carrera de Controlador de Tránsito Aéreo.</b> Se instituye la Carrera de Controlador de Tránsito Aéreo y su ejercicio estará sujeto a las disposiciones de esta ley y su reglamentación por parte de la Autoridad Aeronáutica Civil. Por lo anterior, se reconoce la carrera de controlador de tránsito aéreo en Colombia y su instrucción será</p>	<p><b>Artículo 3. Disposiciones de la OACI en materia de Control de Tránsito Aéreo de naturaleza civil.</b> Para propender por la seguridad aérea de país, <del>en toda circunstancia</del> se deberán aplicar, <del>en la medida de lo posible</del> las recomendaciones de la OACI aprobadas por Colombia mediante la ley 12 de 1947, <del>en lo que tiene que ver con</del> <del>en lo pertinente</del> a los controladores de tránsito aéreo civil.</p> <p><b>TITULO II REQUISITOS, FUNCIONES, DERECHOS Y DEBERES DE LOS CONTROLADORES DE TRÁNSITO AEREO DE NATURALEZA CIVIL</b></p> <p><b>CAPITULO I DE LA CARRERA DE CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO Y LOS REQUISITOS PARA SER CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO DE NATURALEZA CIVIL</b></p> <p><b>Artículo 4. Reconocimiento de la carrera de Controlador de Tránsito Aéreo.</b> Se instituye la Carrera de Controlador de Tránsito Aéreo y su ejercicio estará sujeto a las disposiciones de esta ley y su reglamentación por parte de la Autoridad Aeronáutica Civil. Por lo anterior, se reconoce la carrera de controlador de tránsito aéreo en Colombia y su instrucción será</p>	<p>Recomendado por Aeronáutica civil, con el fin de mantener la autonomía y flexibilidad de la agencia.</p>
<p>impartida por el Centro de Estudios Aeronáuticos CEA- quien deberá expedir certificación de aprobación para desarrollar las funciones de controlador de tránsito aéreo.</p> <p><b>Artículo 5. De la carrera de Controlador de Tránsito Aéreo.</b> Para los efectos de la presente Ley, la Carrera de Controlador de Tránsito Aéreo debe ser entendida dentro del marco de los Servicios de Navegación Aérea, en todo el espacio aéreo colombiano, incluyendo todos los aeródromos, donde se brindan los servicios de Control de Tránsito Aéreo.</p> <p><b>Artículo 6. Condiciones, funciones y requisitos de la carrera de Controlador de Tránsito Aéreo.</b> Esta Ley constituye la fuente principal para la determinación de las condiciones profesionales, técnicas, salariales, sociales y laborales de los Controladores de tránsito aéreo, en el territorio de la República de Colombia. Las funciones y requisitos de los Controladores de Tránsito Aéreo son los establecidos en el Manual de Funciones aprobados por la autoridad aeronáutica colombiana</p> <p><b>Artículo 7. Sobre el ejercicio de la Carrera de Controlador Aéreo.</b> El ejercicio de la Carrera de Controlador Aéreo y quienes la ejerzan estarán bajo la jurisdicción de la Autoridad Aeronáutica Civil y de los Reglamentos</p>	<p>impartida por el Centro de Estudios Aeronáuticos CEA- quien deberá expedir certificación de aprobación para desarrollar las funciones de controlador de tránsito aéreo.</p> <p><b>Artículo 5. De la carrera de Controlador de Tránsito Aéreo.</b> Para los efectos de la presente Ley, la Carrera de Controlador de Tránsito Aéreo debe ser entendida dentro del marco de los Servicios de Navegación Aérea, en todo el espacio aéreo colombiano, incluyendo todos los aeródromos, donde se brindan los servicios de Control de Tránsito Aéreo.</p> <p><del>Artículo 6. Condiciones, funciones y requisitos de la carrera de Controlador de Tránsito Aéreo. Esta Ley constituye la fuente principal para la determinación de las condiciones profesionales, técnicas, salariales, sociales y laborales de los Controladores de tránsito aéreo, en el territorio de la República de Colombia. Las funciones y requisitos de los Controladores de Tránsito Aéreo son los establecidos en el Manual de Funciones aprobados por la autoridad aeronáutica colombiana</del></p> <p><b>Artículo 6. Sobre el ejercicio de la Carrera de Controlador Aéreo.</b> El ejercicio de la Carrera de Controlador Aéreo y quienes la ejerzan estarán bajo la jurisdicción de la Autoridad Aeronáutica Civil y de los Reglamentos</p>	<p>Eliminación, se considera redundante el artículo y puede entrar en conflicto con otras normas vigente.</p> <p>Ajustada numeración.</p>

<p>Aeronáuticos Colombianos, los cuales se ajustarán de acuerdo con lo contemplado en esta Ley.</p>	<p>Aeronáuticos Colombianos, los cuales se ajustarán de acuerdo con lo contemplado en esta Ley.</p>		<p>ATC/TF3 de la OACI, Parte 2; 2.1; 2.3; 2.4</p>	<p>ATC/TF3 de la OACI, Parte 2; 2.1; 2.3; 2.4</p>	
<p><b>Artículo 8. Naturaleza de los Controladores de Tránsito Aéreo.</b> Los Controladores de Tránsito Aéreo son servidores públicos del Grupo Gestión de los Servicios de Tránsito Aéreo, adscritos a Dirección de Operaciones de Navegación Aérea, de la actual estructura organizativa de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.</p> <p>La carrera del Controlador de Tránsito Aéreo constará con los siguientes cargos: Controlador Auxiliar, Controlador Aeródromo, Controlador por Procedimientos, Controlador por Vigilancia, Controlador Supervisor Radar, Coordinadores Regionales y Coordinador Nacional.</p>	<p><b>Artículo 7. Naturaleza de los Controladores de Tránsito Aéreo.</b> Los Controladores de Tránsito Aéreo son servidores públicos del Grupo Gestión de los Servicios de Tránsito Aéreo, adscritos a Dirección de Operaciones de Navegación Aérea, de la actual estructura organizativa de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.</p> <p>La carrera del Controlador de Tránsito Aéreo constará con los siguientes cargos: Controlador Auxiliar, Controlador Aeródromo, Controlador por Procedimientos, Controlador por Vigilancia, Controlador Supervisor Radar, Coordinadores Regionales y Coordinador Nacional.</p>	<p>Ajustada numeración.</p>	<p><b>Parágrafo 1.</b> El Centro de Estudios Aeronáuticos de Colombia -CEA- abrirá curso de control de tránsito aéreo al menos una vez al año para permitir la formación de controladores de tránsito aéreo.</p>	<p><b>Parágrafo 1.</b> El Centro de Estudios Aeronáuticos de Colombia -CEA- abrirá curso de control de tránsito aéreo al menos una vez al año para permitir la formación de controladores de tránsito aéreo.</p>	
<p><b>Artículo 9. Formación y capacitación continua.</b> La Autoridad Aeronáutica Civil, a través del Centro de Estudios Aeronáuticos de Colombia CEA o quien haga sus veces, tendrá en cuenta al momento de abrir convocatorias, selección y entrenamiento de controladores aéreos las recomendaciones contenidas en la guía de orientación de la Carrera Profesional para Controladores de Tránsito Aéreo Grepecas</p>	<p><b>Artículo 8. Formación y capacitación continua.</b> La Autoridad Aeronáutica Civil, a través del Centro de Estudios Aeronáuticos de Colombia CEA o quien haga sus veces, tendrá en cuenta al momento de abrir convocatorias, selección y entrenamiento de controladores aéreos las recomendaciones contenidas en la guía de orientación de la Carrera Profesional para Controladores de Tránsito Aéreo Grepecas</p>	<p>Ajustada numeración.</p>	<p><b>Parágrafo 2.</b> La Autoridad Aeronáutica Civil, a través del Centro de Estudios Aeronáuticos de Colombia CEA o quien haga sus veces, deberá garantizar la capacitación continua de los controladores aéreos, teniendo en cuenta las disposiciones y actualizaciones internacionales sobre la materia.</p>	<p><b>Parágrafo 2.</b> La Autoridad Aeronáutica Civil, a través del Centro de Estudios Aeronáuticos de Colombia CEA o quien haga sus veces, deberá garantizar la capacitación continua de los controladores aéreos, teniendo en cuenta las disposiciones y actualizaciones internacionales sobre la materia.</p>	
			<p><b>Artículo 10. Requisitos para el ingreso a la actividad del control de tránsito aéreo en Colombia.</b> Para ingresar a la actividad de control de Tránsito aéreo civil en Colombia se requiere ser ciudadano colombiano en ejercicio y menor de 35 años, además de las competencias de ingreso requeridas por el Centro de Estudios Aeronáuticos de Colombia -CEA-, o quien haga sus veces.</p>	<p><b>Artículo 9. Requisitos para el ingreso a la actividad del control de tránsito aéreo en Colombia.</b> Para ingresar a la actividad de control de Tránsito aéreo civil en Colombia se atenderán los requisitos que establezca la autoridad Aeronáutica Civil en armonía con las recomendaciones establecidas por la OACI.</p>	<p>Ajustada numeración, y modificada atendiendo las recomendaciones de la Aeronautica Civil.</p>
			<p><b>Artículo 11. De la vinculación de controladores de tránsito aéreo.</b> La autoridad Aeronáutica civil colombiana vinculará la planta de controladores mediante concursos de los aspirantes, el cual será</p>	<p><b>Artículo 10. De la vinculación de controladores de tránsito aéreo.</b> La autoridad Aeronáutica civil colombiana vinculará la planta de controladores mediante concursos de los aspirantes, el cual será</p>	<p>Ajustada numeración.</p>
<p>organizado por el Centro de Estudios Aeronáuticos de Colombia -CEA- en colaboración con el Departamento Administrativo de la Función Pública y la Comisión Nacional del Servicio Civil, conforme a lo dispuesto en la Ley 909 de 2004.</p>	<p>organizado por el Centro de Estudios Aeronáuticos de Colombia -CEA- en colaboración con el Departamento Administrativo de la Función Pública y la Comisión Nacional del Servicio Civil, conforme a lo dispuesto en la Ley 909 de 2004.</p>		<p>disposiciones contenidas en el presente artículo. Hasta entonces, los ascensos se seguirán proveyendo mediante encargo y provisionalidad.</p>	<p>disposiciones contenidas en el presente artículo. Hasta entonces, los ascensos se seguirán proveyendo mediante encargo y provisionalidad.</p>	
<p><b>Artículo 12. Criterios tenidos en cuenta para la movilidad laboral de los controladores de tránsito aéreo, dentro de la planta</b> Los ascensos en el escalafón de controladores de tránsito aéreo se realizará mediante la celebración de concursos realizados por la Autoridad competente y los criterios comprendidos serán los siguientes: tiempo de experiencia en funciones de tránsito aéreo civil, prueba de pericia en el puesto de trabajo, conocimientos específicos del cargo al que aspira y la prueba de conocimiento general, otorgando mayor preponderancia a la experiencia y la prueba de pericia.</p> <p><b>Parágrafo:</b> En un plazo no mayor a un (1) año a partir de la expedición de la presente ley, el Centro de Estudios Aeronáuticos de Colombia -CEA- en colaboración con el Departamento Administrativo de la Función Pública y la Comisión Nacional del Servicio Civil, deberá realizar los concursos de méritos para proveer los cargos que a la fecha se encuentren en encargo y provisionalidad, de acuerdo a las</p>	<p><b>Artículo 11. Criterios tenidos en cuenta para la movilidad laboral de los controladores de tránsito aéreo, dentro de la planta</b> Los ascensos en el escalafón de controladores de tránsito aéreo se realizará mediante la celebración de concursos realizados por la Autoridad competente y los criterios comprendidos serán los siguientes: tiempo de experiencia en funciones de tránsito aéreo civil, prueba de pericia en el puesto de trabajo, conocimientos específicos del cargo al que aspira y la prueba de conocimiento general, otorgando mayor preponderancia a la experiencia y la prueba de pericia.</p> <p><b>Parágrafo:</b> En un plazo no mayor a un (1) año a partir de la expedición de la presente ley, el Centro de Estudios Aeronáuticos de Colombia -CEA- en colaboración con el Departamento Administrativo de la Función Pública y la Comisión Nacional del Servicio Civil, deberá realizar los concursos de méritos para proveer los cargos que a la fecha se encuentren en encargo y provisionalidad, de acuerdo a las</p>	<p>Ajustada numeración.</p>	<p><b>CAPITULO II DERECHOS Y DEBERES DE LOS CONTROLADORES DE TRÁNSITO AEREO DE NATURALEZA CIVIL</b></p>	<p><b>CAPITULO II DERECHOS Y DEBERES DE LOS CONTROLADORES DE TRÁNSITO AEREO DE NATURALEZA CIVIL</b></p>	
			<p><b>Artículo 13. Son derechos de los controladores de tránsito aéreo en Colombia:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Recibir capacitación y cursos de formación continua por parte del CEA y cualquier otra institución con la que se realicen convenios.</li> <li>2. Laborar un máximo de seis (6) horas diarias y disfrutar como mínimo de un día a la semana de descanso y otro día de receso operativo, ambos remunerados.</li> <li>3. Disfrutar de un régimen salarial adecuado y especial de conformidad con la naturaleza de la función desarrollada.</li> <li>4. Gozar de pagos adicionales como sobresueldos, bonificaciones, horas extras y recargos nocturnos de acuerdo a los turnos laborados y no compensados.</li> </ol>	<p><b>Artículo 12. Son derechos de los controladores de tránsito aéreo en Colombia:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Recibir capacitación y cursos de formación continua por parte del CEA y cualquier otra institución con la que se realicen convenios.</li> <li>2. Laborar un máximo de seis (6) horas diarias y disfrutar como mínimo de un día a la semana de descanso y otro día de receso operativo, ambos remunerados.</li> <li>3. Disfrutar de un régimen salarial adecuado y especial de conformidad con la naturaleza de la función desarrollada.</li> <li>4. Gozar de pagos adicionales como sobresueldos, bonificaciones, horas extras y recargos nocturnos de acuerdo a los turnos laborados y no compensados.</li> </ol>	<p>Ajustada numeración.</p>
			<p><b>Artículo 14. De los deberes del controlador de tránsito aéreo civil.</b> Son deberes de los</p>	<p><b>Artículo 13. De los deberes del controlador de tránsito aéreo civil.</b> Son deberes de los</p>	<p>Ajustada numeración.</p>

<p>controladores de tránsito aéreo civil, además de los contemplados en las normas y reglamentos vigentes las siguientes:</p> <p>1. Cumplir con las funciones propias del cargo, manuales de funciones, protocolos y procedimientos.</p> <p>Actualizar sus conocimientos, asistiendo a los cursos de recurrencia y capacitación programados por el CEA</p>	<p>controladores de tránsito aéreo civil, además de los contemplados en las normas y reglamentos vigentes las siguientes:</p> <p>1. Cumplir con las funciones propias del cargo, manuales de funciones, protocolos y procedimientos.</p> <p>Actualizar sus conocimientos, asistiendo a los cursos de recurrencia y capacitación programados por el CEA</p>		<p><b>Artículo 17. Vigencia.</b> La presente Ley entra en vigor a partir de su promulgación y modifica y deroga las normas y disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p><b>Artículo 16. Vigencia.</b> La presente Ley entra en vigor a partir de su promulgación y modifica y deroga las normas y disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Ajustada numeración.</p>
<p><b>Artículo 15. Jornada de los controladores de tránsito aéreo.</b> La autoridad aeronáutica civil deberá reglamentar, teniendo en cuenta las disposiciones internacionales y lo establecido por la OACI, todo lo referente a la jornada laboral de los controladores de tránsito aéreo, sus condiciones de trabajo, descanso, vacaciones, régimen salarial, condiciones de retiro y reconocimiento de la actividad de alto riesgo.</p>	<p><b>Artículo 14. Jornada de los controladores de tránsito aéreo.</b> La autoridad aeronáutica civil deberá reglamentar, teniendo en cuenta las disposiciones internacionales y lo establecido por la OACI, todo lo referente a la jornada laboral de los controladores de tránsito aéreo, sus condiciones de trabajo, descanso, vacaciones, régimen salarial, condiciones de retiro y reconocimiento de la actividad de alto riesgo.</p>	<p>Ajustada numeración.</p>			
<p><b>TITULO III DISPOSICIONES FINALES</b></p>	<p><b>TITULO III DISPOSICIONES FINALES</b></p>				
<p><b>Artículo 16. Conmemoración del día del controlador de tránsito aéreo civil.</b> Declárese el 20 de octubre como el día nacional del controlador de tránsito aéreo para reconocer la importancia de la labor desarrollada por las personas que desempeñan esta actividad esencial para la seguridad aérea del país.</p>	<p><b>Artículo 15. Conmemoración del día del controlador de tránsito aéreo civil.</b> Declárese el 20 de octubre como el día nacional del controlador de tránsito aéreo para reconocer la importancia de la labor desarrollada por las personas que desempeñan esta actividad esencial para la seguridad aérea del país.</p>	<p>Ajustada numeración.</p>			
<p><b>9. PROPOSICIÓN</b></p> <p>Por las anteriores consideraciones, solicitamos a los Senadores de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República dar Primer Debate al Proyecto de Ley No. 200 de 2023 Senado "Mediante la cual se reglamenta la actividad del controlador de tránsito aéreo de naturaleza civil en Colombia y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Cordialmente,</p>  <p><b>PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS</b> Senador de la República</p>	<p><b>9. Texto propuesto para primer debate al Proyecto de Ley No. 200 de 2023 Senado "Mediante la cual se reglamenta la actividad del controlador de tránsito aéreo de naturaleza civil en Colombia y se dictan otras disposiciones"</b></p>				
<p style="text-align: center;"><b>EL CONGRESO DE COLOMBIA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>DECRETA:</b></p> <p style="text-align: center;"><b>TITULO I</b> <b>REGULACIÓN GENERAL DE LA ACTIVIDAD DE CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO DE NATURALEZA CIVIL EN COLOMBIA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>CAPITULO I</b> <b>DISPOSICIONES GENERALES</b></p>					
<p><b>Artículo 1. Objeto.</b> El objeto de la presente Ley es la regulación del ingreso, permanencia, funciones, derechos, obligaciones, régimen salarial, prestacional y pensional de los controladores de tránsito aéreo civil en Colombia.</p>					
<p><b>Artículo 2. Definiciones.</b> Para efectos de la presente Ley, se entenderán las siguientes definiciones relacionadas con la actividad de control de tránsito aéreo:</p>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>m) <b>Autoridad Aeronáutica:</b> Autoridad de un Estado contratante de la OACI, a cargo entre otras funciones, de la regulación y control de la aviación civil y la administración del espacio aéreo. En Colombia, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC, o la entidad que en el futuro haga sus veces</li> <li>n) <b>ATS:</b> Servicios de tránsito aéreo</li> <li>o) <b>Organización de Aviación Civil Internacional -OACI-</b> Organismo que establece las normas y métodos recomendados para la protección y la seguridad de la aviación civil, así como también para la protección y preservación del medio ambiente.</li> <li>p) <b>Reglamento Aeronáutico Colombiano- RAC:</b> Es el conjunto ordenado de reglas y procedimientos adoptados y/o expedidos por la UAEAC, con la finalidad de implementar las normas y métodos recomendados de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional u otras normas aeronáuticas para Colombia.</li> <li>q) <b>Controlador de Tránsito Aéreo:</b> Persona vinculada directamente a través de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -Aerocivil- para desarrollar actividades propias del control de tránsito aéreo.</li> <li>r) <b>Base o aeródromo:</b> Área definida en tierra o agua destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.</li> <li>s) <b>Grepecas:</b> Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM organismo adscrito a la OACI.</li> </ul>					

t) **Pausa operativa de seguridad:** Periodo establecido durante el tiempo operativo ordinario y extraordinario con el fin de interrumpir la continuidad operativa, para generar una recuperación de la condición física y mental del Controlador

u) **Tiempo de descanso:** Es el lapso de tiempo en el cual el controlador aéreo después de haber cumplido su turno, debe descansar antes de ser programado nuevamente, con el fin de garantizar su recuperación de tal forma que se prevenga la acumulación de carga laboral, minimizando los niveles de estrés y fatiga.

v) **Tiempo de operación ordinario:** Tiempo transcurrido desde el momento en que el controlador realiza el procedimiento de entrega y/o recepción del turno al iniciar una jornada laboral, hasta el momento en que realiza este mismo procedimiento al finalizar el turno en una jornada de seis (6) horas

w) **Tiempo de operación Suplementario:** El tiempo transcurrido desde el momento en que el controlador realiza el procedimiento de entrega y/o recepción de turno al iniciar un segundo turno programado luego de haber completado el primer turno programado o tiempo de operación ordinario hasta el momento en que realiza este mismo procedimiento al finalizar el turno en una jornada laboral de seis (6) horas.

x) **Turno de receso operacional TROP.** Se define como el momento en la programación en la lista de turnos en las dependencias de control de tránsito aéreo como una jornada operacional, para el receso operativo por razones de seguridad operacional, la cual pretende generar un periodo de recuperación de la condición física y mental del controlador de tránsito aéreo, por el desgaste sufrido durante los turnos habituales desarrollados en las diferentes posiciones de control de los aeropuertos de alta densidad operacional o espacios aéreos congestionados, y cuya duración es de veinticuatro (24) horas.

**Artículo 3. Disposiciones de la OACI en materia de Control de Tránsito Aéreo de naturaleza civil.** Para propender por la seguridad aérea de país, se deberán aplicar, en la medida de lo posible las recomendaciones de la OACI aprobadas por Colombia mediante la ley 12 de 1947 en lo pertinente a los controladores de tránsito aéreo civil.

**TITULO II  
REQUISITOS, FUNCIONES, DERECHOS Y DEBERES DE LOS CONTROLADORES  
DE TRÁNSITO AEREO DE NATURALEZA CIVIL**

**CAPITULO I  
DE LA CARRERA DE CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO Y LOS REQUISITOS  
PARA SER CONTROLADOR DE TRANSITO AEREO DE NATURALEZA CIVIL**

**Artículo 4. Reconocimiento de la carrera de Controlador de Tránsito Aéreo.** Se instituye la Carrera de Controlador de Tránsito Aéreo y su ejercicio estará sujeto a las disposiciones de esta ley y su reglamentación por parte de la Autoridad Aeronáutica Civil. Por lo anterior, se reconoce

**Artículo 10. De la vinculación de controladores de tránsito aéreo.** La autoridad Aeronáutica civil colombiana vinculará la planta de controladores mediante concursos de los aspirantes, el cual será organizado por el Centro de Estudios Aeronáuticos de Colombia -CEA- en colaboración con el Departamento Administrativo de la Función Pública y la Comisión Nacional del Servicio Civil, conforme a lo dispuesto en la Ley 909 de 2004.

**Artículo 11. Criterios tenidos en cuenta para la movilidad laboral de los controladores de tránsito aéreo, dentro de la planta.** Los ascensos en el escalafón de controladores de tránsito aéreo se realizará mediante la celebración de concursos realizados por la Autoridad competente y los criterios comprendidos serán los siguientes: tiempo de experiencia en funciones de tránsito aéreo civil, prueba de pericia en el puesto de trabajo, conocimientos específicos del cargo al que aspira y la prueba de conocimiento general, otorgando mayor preponderancia a la experiencia y la prueba de pericia.

**Parágrafo:** En un plazo no mayor a un (1) año a partir de la expedición de la presente ley, el Centro de Estudios Aeronáuticos de Colombia -CEA- en colaboración con el Departamento Administrativo de la Función Pública y la Comisión Nacional del Servicio Civil, deberá realizar los concursos de méritos para proveer los cargos que a la fecha se encuentren en encargo y provisionalidad, de acuerdo a las disposiciones contenidas en el presente artículo. Hasta entonces, los ascensos se seguirán proveyendo mediante encargo y provisionalidad.

**CAPITULO II  
DERECHOS Y DEBERES DE LOS CONTROLADORES DE TRÁNSITO AEREO DE  
NATURALEZA CIVIL**

**Artículo 12. Son derechos de los controladores de tránsito aéreo en Colombia:**

5. Recibir capacitación y cursos de formación continua por parte del CEA y cualquier otra institución con la que se realicen convenios.
6. Laborar un máximo de seis (6) horas diarias y disfrutar como mínimo de un día a la semana de descanso y otro día de receso operativo, ambos remunerados.
7. Disfrutar de un régimen salarial adecuado y especial de conformidad con la naturaleza de la función desarrollada.
8. Gozar de pagos adicionales como sobresueldos, bonificaciones, horas extras y recargos nocturnos de acuerdo a los turnos laborados y no compensados.

**Artículo 13. De los deberes del controlador de tránsito aéreo civil.** Son deberes de los controladores de tránsito aéreo civil, además de los contemplados en las normas y reglamentos vigentes las siguientes:

2. Cumplir con las funciones propias del cargo, manuales de funciones, protocolos y procedimientos.

la carrera de controlador de tránsito aéreo en Colombia y su instrucción será impartida por el Centro de Estudios Aeronáuticos CEA- quien deberá expedir certificación de aprobación para desarrollar las funciones de controlador de tránsito aéreo.

**Artículo 5. De la carrera de Controlador de Tránsito Aéreo.** Para los efectos de la presente Ley, la Carrera de Controlador de Tránsito Aéreo debe ser entendida dentro del marco de los Servicios de Navegación Aérea, en todo el espacio aéreo colombiano, incluyendo todos los aeródromos, donde se brindan los servicios de Control de Tránsito Aéreo.

**Artículo 6. Sobre el ejercicio de la Carrera de Controlador Aéreo.** El ejercicio de la Carrera de Controlador Aéreo y quienes la ejerzan estarán bajo la jurisdicción de la Autoridad Aeronáutica Civil y de los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, los cuales se ajustarán de acuerdo con lo contemplado en esta Ley.

**Artículo 7. Naturaleza de los Controladores de Tránsito Aéreo.** Los Controladores de Tránsito Aéreo son servidores públicos del Grupo Gestión de los Servicios de Tránsito Aéreo, adscritos a Dirección de Operaciones de Navegación Aérea, de la actual estructura organizativa de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

La carrera del Controlador de Tránsito Aéreo constará con los siguientes cargos: Controlador Auxiliar, Controlador Aeródromo, Controlador por Procedimientos, Controlador por Vigilancia, Controlador Supervisor Radar, Coordinadores Regionales y Coordinador Nacional.

**Artículo 8. Formación y capacitación continua.** La Autoridad Aeronáutica Civil, a través del Centro de Estudios Aeronáuticos de Colombia CEA o quien haga sus veces, tendrá en cuenta al momento de abrir convocatorias, selección y entrenamiento de controladores aéreos las recomendaciones contenidas en la guía de orientación de la Carrera Profesional para Controladores de Tránsito Aéreo Grepecas ATC/TF3 de la OACI, Parte 2; 2.1; 2.3; 2.4

**Parágrafo 1.** El Centro de Estudios Aeronáuticos de Colombia -CEA- abrirá curso de control de tránsito aéreo al menos una vez al año para permitir la formación de controladores de tránsito aéreo.

**Parágrafo 2.** La Autoridad Aeronáutica Civil, a través del Centro de Estudios Aeronáuticos de Colombia CEA o quien haga sus veces, deberá garantizar la capacitación continua de los controladores aéreos, teniendo en cuenta las disposiciones y actualizaciones internacionales sobre la materia.

**Artículo 9. Requisitos para el ingreso a la actividad del control de tránsito aéreo en Colombia.** Para ingresar a la actividad de control de Tránsito aéreo civil en Colombia se requiere ser ciudadano colombiano en ejercicio y menor de 35 años, además de las competencias de ingreso requeridas por el Centro de Estudios Aeronáuticos de Colombia -CEA-, o quien haga sus veces.

3. Actualizar sus conocimientos, asistiendo a los cursos de recurrencia y capacitación programados por el CEA.


**Artículo 14. Jornada de los controladores de tránsito aéreo.** La autoridad aeronáutica civil deberá reglamentar, teniendo en cuenta las disposiciones internacionales y lo establecido por la OACI, todo lo referente a la jornada laboral de los controladores de tránsito aéreo, sus condiciones de trabajo, descanso, vacaciones, régimen salarial, condiciones de retiro y reconocimiento de la actividad de alto riesgo.

**TITULO III  
DISPOSICIONES FINALES**

**Artículo 15. Conmemoración del día del controlador de tránsito aéreo civil.** Declárese el 20 de octubre como el día nacional del controlador de tránsito aéreo para reconocer la importancia de la labor desarrollada por las personas que desempeñan esta actividad esencial para la seguridad aérea del país.

**Artículo 16. Vigencia.** La presente Ley entra en vigor a partir de su promulgación y modifica y deroga las normas y disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

  
**PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS**  
Senador de la República

# INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 145 DE 2022 CÁMARA – 310 DE 2023 SENADO

por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

Honorable Senador  
**IVÁN LEONIDAS NAME VÁSQUEZ**  
Presidente  
Senado de la República

**Ref.:** Informe de ponencia para segundo debate al proyecto de ley N° 145 de 2022 Cámara – 310 de 2023 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Estimado Presidente,

En cumplimiento de la designación que me hiciera la Mesa Directiva de la Honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, me permito rendir informe de ponencia positiva para segundo debate al proyecto de ley de la referencia bajo los siguientes términos:

### I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El proyecto fue radicado el 18 de agosto de 2.022 ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes.

Su autor es el Honorable Senador Alejandro Vega Pérez.

En sesión del 16 de noviembre de 2022, se aprobó el proyecto de ley en primer debate en la Comisión VI Constitucional de la Cámara de Representantes.

En sesión del 28 de marzo de 2023, se aprobó el proyecto de ley en segundo debate en la Plenaria de la Cámara de Representantes.

Mediante oficio fechado 12 de septiembre de 2.023, fui designado como ponente de esta iniciativa.

En sesión del 19 de marzo de 2024, se aprobó el proyecto de ley en primer debate en la Comisión VI Constitucional del Senado de la República.

Mediante oficio fechado 1 de abril de 2024, fui designado como ponente de esta iniciativa para segundo debate en el Senado de la República.

### II. OBJETO DEL PROYECTO

Esta iniciativa tiene por objeto ajustar la sanción aplicable a algunas infracciones al tránsito cometidos por conductores de motocicletas y otros actores viales, a fin de que armonicen con los principios de justicia, equidad e igualdad.

La propuesta normativa consiste en eliminar la distinción que actualmente está contenida en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, por la cual se asigna una consecuencia más gravosa a los motociclistas que cometan las infracciones allí establecidas en comparación con lo dispuesto respecto de los demás actores viales.

### III. MARCO LEGAL

Para esta iniciativa han de tenerse en cuenta y consultarse las siguientes disposiciones de orden constitucional y legal.

#### > CONSTITUCIONALES

Artículos: 1, 2, 5, 6, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 25, 26, 27, 28, 29, 44, 45, 58, 61, 67, 70, 71, 73, 74, 75, 78, 150 (No. 1, 7, 8, 23) 152, 154, 157 y 209, entre otras.

#### > LEGALES

- Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"

### IV. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

#### A. JUSTIFICACIÓN

Las motocicletas son el tipo de transporte más común y utilizado en Colombia; actualmente representa el 59% de todo el parque automotor del país en el que se cuentan un total de 16.042.336 vehículos registrados<sup>2</sup>. En los últimos veinte años Colombia ha visto un incremento sustancial de usuarios y propietarios de motocicletas. El país pasó de reportar un total de 33.200 motos registradas en 20013 a 9.419.374 a 31 de diciembre de 2024; un incremento del 2272% en dos décadas.

Dadas estas cifras, es apenas evidente que el Código Nacional de Tránsito Terrestre, expedido en julio de 2002, atendía a una realidad completamente distinta a la que tenemos hoy en el país respecto de las motocicletas, por lo que es necesario que este Congreso analice en detalle las nuevas circunstancias que rodean la propiedad y uso de las motocicletas en el país a efectos de establecer si se justifica mantener disposiciones que establecen una diferenciación en contra de los propietarios de motos como la que actualmente establecen los numerales D3 a D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, por el cual se dispone que, para las conductas allí señaladas habrá sanción económica equivalente a 30 salarios mínimos diarios, e inmovilización del vehículo, si alguna de dichas infracciones es cometida en una motocicleta, no así si es ocasionada por cualquier otro tipo de vehículo.

Situación socioeconómica de los propietarios de motocicletas.

De acuerdo la Encuesta Nacional de Calidad de Vida de 2020 (ECV), adelantada por el

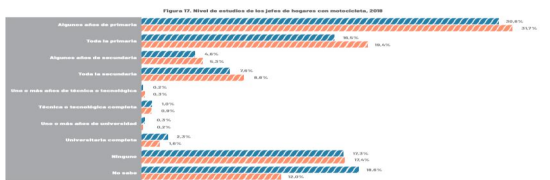
<sup>1</sup> Cámara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, ANDI. 2019. Estudio Nacional Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país. Vol. 2.  
<sup>2</sup> Fenalco y ANDI. 2021. Informe de matrículas de motos a diciembre de 2020. Bogotá D.C. p. 1.  
<sup>3</sup> Quintero Hernández, Juan Camilo. 2014. El crecimiento del parque automotor de motocicletas: un desafío para la apuesta por la priorización del uso del transporte masivo. estudio de caso: Bogotá 2000-2010. Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario. Bogotá D.C. p. 39.  
<sup>4</sup> Fenalco y ANDI. 2021. Informe de matrículas de motos a diciembre de 2020. Bogotá D.C. p. 1.

DANE, el 23,8% de los hogares de Colombia tiene, al menos, una moto. La tenencia de este tipo de vehículo es mayor en los centros poblados y áreas rurales dispersas donde, según la misma encuesta, un 28,0% de los hogares reportó contar con mínimo una moto, frente a un 22,5% de los hogares en cabeceras municipales que señaló tener el mismo tipo de vehículo.

Adicionalmente, al comparar el crecimiento de la tenencia de motocicletas a nivel urbano y rural se encuentra que el mayor incremento se presenta en el área rural donde entre 2011 a 2020 se reportó un aumento del 78%5 de hogares con moto, mientras que en las zonas urbanas dicho incremento fue del 20%6 para el mismo período de tiempo, lo que evidencia la importancia que ha adquirido este vehículo en el campo colombiano donde se ha convertido en el medio de transporte más asequible para los campesinos.

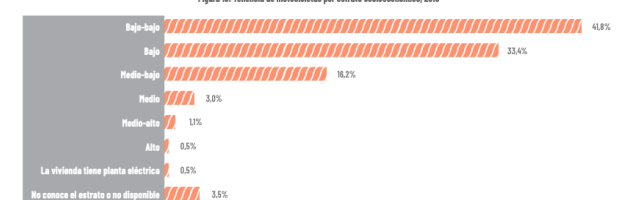
Adicionalmente, las motos son el segundo medio de transporte más importante medio de transporte en la ruralidad. Según el Estudio Nacional Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país, llevado a cabo en 2019 por la ANDI, la motocicleta fue el segundo medio de transporte más utilizado en las zonas rurales para desplazarse en 2018, seguido solo por los desplazamientos a pie, que son utilizados por más del 58% de la población; y fue el tercer medio más utilizado en las áreas urbanas en el mismo período, seguido por los viajes en buses urbanos e intermunicipales y las caminatas, que ocuparon el primer lugar con un 23,9%7.

Por otra parte, la moto se ha convertido en el medio de transporte por excelencia de las personas de menores ingresos y capacidad adquisitiva. A 2018, el 31,7% de las mujeres y el 30,6% de los hombres, jefes de hogar con motocicleta, tienen apenas algunos años de primaria; solo el 19,4% de las mujeres y el 16,5% de los hombres completó la educación primaria y apenas el 8,8% de las mujeres y el 7,6% de los hombres terminó la secundaria8; lo que pone en evidencia que quienes utilizan la moto como medio de transporte cuentan con menores posibilidades de acceder a trabajos con una remuneración elevada.



Fuente: Imagen tomada del Estudio Nacional Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país. ANDI, 2019.

En concordancia con la situación descrita respecto del nivel educativo de los jefes de hogar con motocicletas, el 91,4% de los hogares con moto se encuentra en estratos bajo-bajo a medio bajo, mientras que solo el 4,6% se ubica en zonas de estratos medio a alto; lo que evidencia la importancia que tiene este vehículo para los hogares de menores ingresos del país.



Fuente: Imagen tomada del Estudio Nacional Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país. ANDI, 2019.

Además de lo expuesto, es necesario considerar que para un importante grupo de propietarios de motocicletas estas constituyen no solo su medio de transporte sino, más aún, su herramienta de trabajo. Según cálculos de la ANDI, unas 2,6 millones de personas utilizan este vehículo para realizar sus labores como domiciliarios, mensajeros, repartidores de correo o periódicos; si se toma un promedio de 3 personas por familia, se tiene que mediante la tenencia de una motocicleta se apoya la subsistencia de más de 7,8 millones de colombianos9.

De los anteriores datos, es claro que la motocicleta constituye el medio de transporte al que pueden acceder los hogares con menores ingresos y oportunidades del país. No obstante, existe en la normativa vigente del Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002, una medida que representa un trato mucho más gravoso para los propietarios de motocicletas con la cual se termina por profundizar las brechas de equidad en contra de estos quienes, como se evidenció, en su mayoría se encuentran en una situación socioeconómica menos favorecida que los propietarios de automóviles.

Actualmente, el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, incluye, entre otras sanciones, que los conductores que incurran en conductas como transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril; no detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE"; conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados; adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta; o conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas, no solo serán merecedores de la multa económica más alta equivalente a 30 salarios mínimos diarios, sino que, si alguna de estas infracciones es cometida en una motocicleta la conducta será sancionada además con la inmovilización del vehículo.

<sup>9</sup> Cámara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, ANDI. 2019. Estudio Nacional Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país. Vol. 2. p. 26.

<sup>5</sup> Según la información de la ACV de 2011, recopilada por la ANDI en 2019, en 2011 en la zona rural se reportó un total de 15,7% de hogares con motocicleta.  
<sup>6</sup> Según la información de la ACV de 2011, recopilada por la ANDI en 2019, en 2011 en la zona urbana se reportó un total de 18,7% de hogares con motocicleta.  
<sup>7</sup> Cámara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, ANDI. 2019. Estudio Nacional Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país. Vol. 2. p. 32 y 33.  
<sup>8</sup> Ibidem. p. 36.



La medida de inmovilización del vehículo, que actualmente aplica solo para las motos en los casos anotados, implica el traslado a los patios de las municipalidades y el pago de la grúa y los días de parqueadero<sup>10</sup>, además de la multa equivalente a un salario mínimo mensual vigente, lo que pone en una evidente desventaja a los propietarios de vehículos quienes hacen parte de un sector de la población para el que la sanción equivalente a un salario mínimo mensual vigente ya es lo suficientemente fuerte como para añadir a ella los costos asociados a la inmovilización de los vehículos.

Así las cosas, la medida actualmente incluida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre desconoce la diferencia socioeconómica entre los dos grupos a quienes se dirige la sanción diferenciada por cometer el mismo tipo de conductas, esto es los propietarios de vehículos en contraste con los propietarios de motocicletas. En el caso de los primeros, aunque no necesariamente todos cuentan con ingresos altos o medios, en promedio, si cuentan con mejores ingresos que la mayoría de propietarios de motocicletas. De acuerdo con la evidencia presentada, para estos últimos, el pago de una multa equivalente a un salario mínimo mensual más los costos asociados a la inmovilización (grúa, parqueadero, etc.) puede implicar sacrificar su mínimo vital y el de su familia, situación que atenta contra los más elementales parámetros del Estado social de derecho consagrado en la Constitución del 91, razón por la cual este Proyecto de Ley propone eliminar dicha medida.

Además de lo expuesto, debe tenerse en consideración que, pese a que el costo per se de la motocicleta es sustancialmente más bajo que el de un automóvil, razón por la cual acceden a aquellas personas de ingresos más bajos, los costos asociados a la tenencia de las motos resultan en algunos aspectos más altos.

En primer lugar, y tal como este Congreso ha tenido oportunidad de estudiar en Proyectos de Ley anteriores, por lo general el SOAT para las motocicletas es más costoso que los automóviles. Si se compara el valor del seguro obligatorio las motos con el de los autos familiares, se encuentra que, en términos absolutos, resulta más costoso para 4 de las 6 categorías de automóviles familiares, además de lo que se puede estimar respecto del valor proporcional entre el costo del vehículo en comparación con el valor del seguro. A continuación, se muestra la tabla de tarifas vigentes del seguro obligatorio, donde se evidencia esta situación:

SOAT		
Tipo de vehículo	Cilindraje	Valor total SOAT
	Menos de 100 C.C.	\$414.800
MOTOS	De 100 a 200 C.C.	\$556.500
	Más de 200 C.C.	\$627.600
de 0-9 años	Menos de 1.500 C.C.	\$368.800

<sup>10</sup> Parágrafo 6 del Artículo 125 de la Ley 769 de 2002.

	De 1.500 a 2.500 C.C.	\$448.900
		\$524.300
AUTOS familiares	Más de 2.500 C.C.	
	Menos de 1500 C.C.	\$488.900
de 10 años o más	De 1.500 a 2.500 C.C.	\$558.500
	Más de 2.500 C.C.	\$621.900

Fuente: Datos tomados de Seguros Mundial, 2022.

Adicionalmente, en proporción al precio del vehículo que un automóvil otros trámites obligatorios como el registro en organismos de tránsito u obtener el certificado de la revisión técnico mecánica resulta más costoso para las motos. A continuación, se muestran las diferencias, de acuerdo con lo analizado para el efecto por la ANDI.

Tabla 8. Comparación de diferentes aspectos relacionados con la movilidad entre el automóvil y la motocicleta más vendidos en Colombia, 2019

Condición	Indicador	Unidades	Valores		Diferencia
			Motocicleta más vendida	Automóvil más vendido	
Registro en organismo de tránsito	Costo del registro/ precio del vehículo <sup>11</sup>	Porcentaje del precio del vehículo	6,12%	1,47%	El costo para la moto es 4,16 veces mayor que para el auto.
Sanciones por transgresión al CNT	Costo de la multa/ precio del vehículo <sup>11</sup>	Porcentaje del precio del vehículo	11,66%	1,37%	El costo de la multa para la moto es 8,51 veces mayor que para el auto.
SOAT	Costo del SOAT/precio del vehículo <sup>11</sup>	Porcentaje del precio del vehículo	13,52%	1,32%	El costo del SOAT para la moto es 10,24 veces mayor que para el auto.
Certificado técnico-mecánico	Costo del certificado/ precio del vehículo <sup>11</sup>	Porcentaje del precio del vehículo	3,82%	0,83%	El costo del certificado para la moto es 4,6 veces mayor que para el auto.
Restricciones	Número de restricciones <sup>11</sup>	Número	Hemos identificado 86 restricciones en algunos municipios del país	Solo pica y placa y día sin carro en las ciudades principales (aprox. 12 ciudades)	No aplica.
Condiciones socioeconómicas	Tenencia de carros y motos <sup>11</sup>	Porcentaje del total de hogares	25,4%	20,0%	No aplica.
Eficiencia del vehículo	Consumo de gasolina por kilómetro en zona urbana <sup>11</sup>	Kilómetros/galón	90 Km/gal	18 Km/gal	La moto consume cinco veces menos combustible que un auto.
Emissiones del vehículo	Emissiones de CO <sub>2</sub> <sup>11</sup>	Gramos/kilómetro	25 g/Km	120 g/Km	El auto emite 4,8 veces más CO <sub>2</sub> que una moto.

Fuente: Imagen tomada del Estudio Nacional Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país. ANDI, 2019.

De lo expuesto, queda evidenciado que una inmensa mayoría de los propietarios de motocicletas y sus hogares pertenecen a los estratos socioeconómicos más bajos que encuentran en este tipo de vehículo la posibilidad de desarrollar sus actividades de generación de ingresos al utilizarlo como medio de transporte y como herramienta de trabajo. Pese a ello, la tenencia o propiedad de una motocicleta resulta más costoso que la de un automóvil si se analiza en términos proporcionales entre el costo del vehículo y el valor de los trámites.

Por esta razón, adicionar al costo actual de tener una motocicleta, sanciones más gravosas para un grupo poblacional que hace parte del menos favorecido por tener menos ingresos y menores posibilidades de acceder a empleos mejor remunerados, termina por profundizar la brecha de desigualdad y por convertirse en una trampa más de la pobreza pues al propietario de moto que le inmovilizan la motocicleta y no cuenta con los recursos para sacarla de los patios no solo termina perdiendo su medio de transporte, sino, en muchos casos, su herramienta de trabajo.

**Finalidad y proporcionalidad de la sanción.**

Además de lo dicho sobre la situación socioeconómica de los propietarios de motocicletas que hace de la medida de inmovilización exclusivamente dispuesta para las motocicletas incluida en los numerales D3 a D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito una medida injusta y desequilibrada para ese grupo poblacional, la necesidad de eliminar dicha disposición se justifica en el fin mismo de las sanciones de tránsito.

Al respecto, es necesario tener en consideración lo dispuesto por el Código Nacional de Tránsito Terrestre en cuyo artículo 125 se señala lo siguiente:

*"ARTÍCULO 125. INMOVILIZACIÓN. La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción.*

(...)

*PARÁGRAFO 2o. La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de tránsito competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.*

*PARÁGRAFO 3o. En el caso de vehículos de servicio público, cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco días. Copia del acta se remitirá a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre afiliado el vehículo.*

*El incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor dará lugar a una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario (...)" (Resaltado fuera del original)*

Adicionalmente, el artículo 3 de la Resolución 3027 de 2010, por la cual el Ministerio de Transporte adoptó el Manual de Infracciones, establece:

*"Artículo 3°. Retención preventiva del vehículo. La autoridad de tránsito podrá en forma preventiva inmovilizar un vehículo sin llevarlo a patios oficiales cuando se presente la comisión de una infracción que de acuerdo a lo previsto en el Código Nacional de Tránsito el vehículo no pueda transitar, hasta tanto se subsane la causa que dio origen a la inmovilización y por un término máximo de 60 minutos. En su defecto será trasladado a los patios o parqueaderos autorizados.*

*En aquellos casos en que el Código Nacional de Tránsito determinó en forma expresa la inmovilización del vehículo, esta deberá realizarse con el traslado del vehículo a patios oficiales" (Resaltado fuera del original)*

Así las cosas, de acuerdo con lo dispuesto por el Código Nacional de Tránsito Terrestre y por el Manual de Infracciones, la inmovilización tendrá lugar cuando no sea posible subsanar la infracción cometida en el sitio donde fue hallado el infractor, e incluso hay posibilidad de no ordenarla si es posible subsanar la causa que dio origen a la sanción en un plazo de 60 minutos, razón por la cual es dable concluir que el objetivo de la inmovilización no es otro que prevenir que la falta se siga cometiendo.

Esta interpretación es validada por lo conceptualizado sobre este mismo asunto por el Ministerio de Transporte, quien señaló:

*"[L]a inmovilización de un vehículo es la medida de carácter sancionatorio cuyo fin es impedir que se siga cometiendo la infracción que dio origen a la inmovilización"11.*

Dado que la finalidad de la inmovilización es evitar que se siga cometiendo la infracción que causó la sanción, es necesario analizar si las conductas sancionadas en virtud de lo previsto en los numerales D3 a D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre corresponden o no a aquellas que se pueden seguir cometiendo en el tiempo o si, por el contrario, pueden corregirse, por lo que a continuación se revisa cada una de ellas:

<sup>11</sup> Concepto Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto 96831 del 31 de marzo de 2014.

Infracción	Continuidad en el tiempo / Posibilidad de corrección.	
D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.	Termina tan pronto el infractor es detenido por la autoridad de tránsito quien le ordena tomar el sentido correcto de la vía. Se subsana inmediatamente.	infracciones previstas en los numerales D3 a D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito, por lo cual no tiene sentido mantener una disposición que, en cambio, si representa un tratamiento injusto y contrario a los criterios de equidad.
D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo.	Es de ejecución instantánea, una vez cometida es imposible subsanarla, razón por la que la inmovilización no cumple con el objetivo de corregir la infracción.	Al respecto, debe tenerse en cuenta que, atendiendo a la finalidad de la inmovilización, infracciones tales como conducir sin luces o sin portar la licencia de conducción o el SOAT, entre otras, que son objeto de inmovilización tanto para vehículos como para motocicletas, sí se pueden corregir y no serán objeto de la sanción de inmovilización si el infractor logra solucionar tal situación en un lapso de 60 minutos. En el caso de las sanciones de los numerales D4, D6 y D7 que son de ejecución instantánea como cruzar un semáforo en rojo o adelantar en doble línea, en las que, como se explicó, no hay posibilidad de corrección, resulta inviable esperar dicho lapso pues, aunque se esperara corregir la actuación que ya concluyó es imposible y, por tanto, la inmovilización no serviría a su propósito de corregir la infracción. Por su parte, en el caso de las sanciones de los numerales D3 y D5 en los que se castiga transitar en contravía o sobre andenes se pueden corregir en un minuto con la orden del agente de tránsito, por lo que la inmovilización es igualmente innecesaria.
D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.	Termina tan pronto el infractor es detenido por la autoridad de tránsito quien le ordena tomar el carril apto para vehículos motorizados. Se subsana inmediatamente.	Así las cosas, es claro que la comisión de las conductas previstas en los numerales D3 a D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre no se prolonga en el tiempo, por lo que la inmovilización resulta excesiva y constituye un tratamiento injusto en contra de un grupo poblacional que encuentra en la motocicleta un medio de transporte y una herramienta de trabajo.
D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.	Es de ejecución instantánea, una vez cometida es imposible subsanarla, razón por la que la inmovilización no cumple con el objetivo de corregir la infracción.	Por otra parte, en aras de justificar la sanción más severa para las motocicletas, se ha dicho que la inmovilización de estas tiene como fin principal cuidar la vida de los usuarios de este tipo de vehículos. Este argumento resulta cuestionable toda vez que nada impide que el mismo motociclista conduzca otra motocicleta, máxime si se tienen en cuenta las estadísticas del uso de este vehículo como herramienta de trabajo, pues la sanción actual no prevé una suspensión en su licencia de tránsito, por lo que la supuesta finalidad pretendida con la inmovilización no se cumple con la sanción así contemplada y sí resulta excesivamente gravosa y económicamente costosa para un grupo poblacional respecto del cual el Estado debe evitar el establecimiento de medidas que constituyan trampas para continuar en la pobreza.
D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas.	Es de ejecución instantánea, una vez cometida es imposible subsanarla, razón por la que la inmovilización no cumple con el objetivo de corregir la infracción.	Sobre cómo la inmovilización de motocicletas por infracciones sin cumplir con la finalidad de la sanción como una medida que profundiza la brecha de desigualdad y se convierte en una trampa de pobreza incluida en la Ley vigente, en este análisis es necesario tener en cuenta lo dicho por el Procurador General de la Nación, en el concepto 4986 de 2010, en el cual señaló lo siguiente:
De lo anterior, se tiene que las infracciones respecto de las cuales se prevé la inmovilización de la motocicleta son de dos tipos:		<p><i>"[...] hay un exceso en la sanción en comento, visible en dos circunstancias: i) la inmovilización, que restringe la libertad de circulación y, en ciertos casos, afecta el derecho al trabajo, sólo puede ser remediada con el pago de la multa, cuya cuantía no puede ser cubierta, por la mayoría de las personas, cuyos ingresos son mínimos, sino con el sacrificio de su mínimo vital de subsistencia y del de su familia; ii) la inmovilización de vehículo, en tanto sanción principal, según la define el Código, está prevista para las infracciones más graves y para casos de reincidencia.</i></p> <p><i>En cuanto a la primera circunstancia, se debe reconocer que, si bien es cierto que no</i></p>
Subsanables inmediatamente en tanto la comisión de este tipo de infracciones finaliza tan pronto el infractor es detenido por la autoridad de tránsito, quien le da la orden al infractor de corregir al instante, situación que es perfectamente posible, razón por la cual no se requiere de la inmovilización para corregir con posterioridad la infracción.		
De ejecución instantánea por lo que no se pueden corregir ni siquiera con la inmovilización del vehículo dado que ocurren en un momento exacto y una vez cometida la infracción que no se puede retrotraer. Por esta razón, no tiene sentido la inmovilización dado que ello no conduce a la corrección de la conducta indebida.		
Visto lo anterior, es claro que la finalidad de la inmovilización por la cual se busca evitar la movilización de los vehículos para que no sigan cometiendo la infracción y dar tiempo para que se subsane la situación que da origen a las sanciones no se cumple en el caso de las		
<p><i>todos los conductores deben sacrificar su mínimo vital y el de su familia, para pagar una multa, la mayoría de ellos si está en esa circunstancia y, tratándose como se trata, de una norma general, la circunstancia anotada es crucial. Lo dicho se magnifica si se tiene en cuenta sólo a los motociclistas, pues en ese grupo de personas la mayoría tiene ingresos y recursos menores a los de los conductores de automóviles, y una buena parte de esa mayoría emplea su motocicleta como un elemento de trabajo, del cual se deriva ese sustento mínimo. La cláusula del Estado Social de Derecho, como lo reconoce la Corte en las Sentencias C-316 de 2002 y C-799 de 2003, obliga a todas las autoridades a hacer concretas las condiciones que permitan a las personas el ejercicio pleno de sus derechos fundamentales y el respeto de la dignidad humana en condiciones de igualdad, pues no puede el legislador soslayar la situación de penuria económica y debilidad manifiesta por la que atraviesa un sector de la población, imponiendo a su cargo además de onerosas sanciones pecuniarias, que no está en posibilidad de atender inmediatamente, sanciones accesorias que agraven su estado de iliquidez amenazando su subsistencia, como sucede en este caso.</i></p> <p><i>En cuanto a la segunda circunstancia, la expresión acusada incurre en una discriminación negativa, pues, además de someter a los motociclistas a una sanción accesoria que no está contemplada para otros conductores de vehículos automotores, les aplica una sanción: la inmovilización, que el Código establece para las faltas más graves o para los casos de reincidencia, sin que exista justificación adecuada para ello".</i></p>	de presentar las pruebas que considere conducentes para demostrar que no cometió la conducta que se le endilga.	de presentar las pruebas que considere conducentes para demostrar que no cometió la conducta que se le endilga.
<p>Lo dicho por la Procuraduría General de la Nación en el concepto precitado confirma lo que se ha venido exponiendo a lo largo de este Proyecto de Ley: la sanción de inmovilización prevista solo en contra de los motociclistas en los numerales D3 a D7 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 resulta contrario al Estado Social de Derecho por cuanto implica una sanción mucho más gravosa injustificada para una población cuya situación socioeconómica requiere que el legislador sea especialmente riguroso a la hora de establecer sanciones que le sean aplicables en casos de infracción de la Ley que se puedan convertir en amenazas para su propia subsistencia. Si bien es cierto que como legisladores tenemos la obligación de establecer medidas para garantizar el cumplimiento de las normas que expedimos, también lo es que las mismas deben consultar los principios de justicia, equidad y razonabilidad, así como la finalidad para la cual se busca imponer dichas sanciones.</p>	De acuerdo con lo anterior, en la práctica los motociclistas pierden el derecho a contradecir el comparendo impuesto antes de su pago, puesto que cada día de parqueo en el sitio oficial (patios) tiene un costo que se suma al valor de la multa en sí misma y que se va acumulando si no se logra retirar el vehículo a tiempo. La decisión sobre la impugnación no se toma de manera inmediata, sino que la realización de la audiencia prevista en el quinto inciso del artículo 136 del Código Nacional de Tránsito toma varios días, en los que se sigue cobrando el costo por parqueo en los patios. Por esta razón, el temor de que el valor de los costos asociados a la inmovilización se siga incrementando conduce a que se considere preferible pagar la multa sin contradecirla para lograr retirar la motocicleta de los patios.	De acuerdo con lo anterior, en la práctica los motociclistas pierden el derecho a contradecir el comparendo impuesto antes de su pago, puesto que cada día de parqueo en el sitio oficial (patios) tiene un costo que se suma al valor de la multa en sí misma y que se va acumulando si no se logra retirar el vehículo a tiempo. La decisión sobre la impugnación no se toma de manera inmediata, sino que la realización de la audiencia prevista en el quinto inciso del artículo 136 del Código Nacional de Tránsito toma varios días, en los que se sigue cobrando el costo por parqueo en los patios. Por esta razón, el temor de que el valor de los costos asociados a la inmovilización se siga incrementando conduce a que se considere preferible pagar la multa sin contradecirla para lograr retirar la motocicleta de los patios.
<b>Derecho de defensa y contradicción</b>	La anterior situación constituye una evidente barrera legal al ejercicio del derecho fundamental de la defensa y la contradicción que debe ser corregida por el legislador a través de la modificación de las normas que la contienen y que, además, no aplica para los propietarios y conductores de automóviles y demás vehículos, lo que significa una condición desigual para los motociclistas frente a aquellos.	La anterior situación constituye una evidente barrera legal al ejercicio del derecho fundamental de la defensa y la contradicción que debe ser corregida por el legislador a través de la modificación de las normas que la contienen y que, además, no aplica para los propietarios y conductores de automóviles y demás vehículos, lo que significa una condición desigual para los motociclistas frente a aquellos.
De conformidad con lo dispuesto en los numerales D3 a D7 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, no solo procede la inmovilización cuando alguna de las conductas allí descritas sea cometida por una motocicleta, sino que, además, la salida de este tipo de vehículos procede únicamente hasta que el inculpado pague el valor de la multa o hasta que la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.	En segundo lugar, el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito establece la posibilidad de reducir el valor de la multa si se hace un curso pedagógico sobre normas de tránsito, gracias a lo cual puede acceder a descuentos equivalentes al 50% o 25% del valor total de la multa. Sin embargo, teniendo en cuenta que la realización de dicho curso normalmente no se da el mismo día, implica que aspirar al descuento significa concomitantemente aumentar el costo del parqueo, situación claramente incoherente que debe ser corregida.	En segundo lugar, el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito establece la posibilidad de reducir el valor de la multa si se hace un curso pedagógico sobre normas de tránsito, gracias a lo cual puede acceder a descuentos equivalentes al 50% o 25% del valor total de la multa. Sin embargo, teniendo en cuenta que la realización de dicho curso normalmente no se da el mismo día, implica que aspirar al descuento significa concomitantemente aumentar el costo del parqueo, situación claramente incoherente que debe ser corregida.
Lo anterior, constituye una vulneración del derecho fundamental al debido proceso y contradicción, en tanto, en primer lugar, el artículo 135 del Código Nacional de Tránsito regulan, por un lado, la posibilidad de reducir el valor de la multa asistiendo a cursos pedagógicos, así como de impugnar el comparendo si no se está de acuerdo con este, para lo cual prevé la realización de una audiencia en la que el sancionado tiene la oportunidad	De acuerdo con todo lo expuesto, se hace necesario corregir la sanción injusta e innecesaria contenida en los numerales D3 a D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre cuya modificación se propone en este Proyecto de Ley, a fin de proteger los derechos al trabajo y al mínimo vital de un numeroso grupo de colombianos que han encontrado en la motocicleta como medio de subsistencia, así como para garantizar el cumplimiento de la finalidad y proporcionalidad de la sanción y el derecho fundamental a la contradicción y a la defensa, sin que ello implique que la comisión de las infracciones quedaría impune pues, se propone mantener la sanción económica actualmente prevista en los mismos numerales, a fin de que haya un mecanismo coercitivo que reproche la comisión de infracciones en el uso de las motocicletas.	De acuerdo con todo lo expuesto, se hace necesario corregir la sanción injusta e innecesaria contenida en los numerales D3 a D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre cuya modificación se propone en este Proyecto de Ley, a fin de proteger los derechos al trabajo y al mínimo vital de un numeroso grupo de colombianos que han encontrado en la motocicleta como medio de subsistencia, así como para garantizar el cumplimiento de la finalidad y proporcionalidad de la sanción y el derecho fundamental a la contradicción y a la defensa, sin que ello implique que la comisión de las infracciones quedaría impune pues, se propone mantener la sanción económica actualmente prevista en los mismos numerales, a fin de que haya un mecanismo coercitivo que reproche la comisión de infracciones en el uso de las motocicletas.
	<b>B. IMPACTO FISCAL</b>	<b>B. IMPACTO FISCAL</b>
	El artículo 7 de la Ley 819 de 2.003 establece que "el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo."	El artículo 7 de la Ley 819 de 2.003 establece que "el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo."
	Es importante resaltar que, la Honorable Corte Constitucional, mediante sentencia C-502 de 2007, consideró lo siguiente con respecto a la aplicación del artículo 7 de la Ley 819 de 2.003:	Es importante resaltar que, la Honorable Corte Constitucional, mediante sentencia C-502 de 2007, consideró lo siguiente con respecto a la aplicación del artículo 7 de la Ley 819 de 2.003:
	<i>"Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7° de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la</i>	<i>"Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7° de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la</i>

actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.

Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.

Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente."

Así las cosas, la interpretación constitucional conlleva a que la carga la asuma el Ministerio de Hacienda y Crédito Público con respecto a las iniciativas que pueden implicar gasto público y afectar el marco fiscal.

C. CONCLUSIÓN

Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas y en virtud de los principios de justicia, equidad e igualdad en materia sancionatoria, es necesario ajustar las sanciones de estas infracciones al tránsito para así garantizar la proporcionalidad de la sanción destinada a los conductores de motocicletas y otros actores viales, así como los derechos fundamentales a la defensa y contradicción.

V. IMPEDIMENTOS

Como ponente considero que difícilmente puede generarse un conflicto de interés en la participación legislativa de este proyecto por cuanto sus disposiciones son de carácter general y no están dirigidas a beneficiar, alterar, afectar, favorecer o perjudicar

situaciones particulares y concretas. Todo impedimento que se presente en el curso del trámite legislativo deberá tener la virtualidad de poner en evidencia la alteración o beneficio a favor o en contra del congresista o de sus parientes dentro de los grados previstos por la norma, de manera particular, actual y directa

VI. PROPOSICIÓN

Con base en las anteriores consideraciones, de manera atenta me permito presentar ponencia positiva, sin modificaciones, solicitándole a la Plenaria del Senado de la República, dar segundo debate y aprobar el proyecto de ley No. 145 de 2022 Cámara – 310 de 2023 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Atentamente,

GUSTAVO ADOLFO MORENO HURTADO  
Senador de la República

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN SENADO

PROYECTO DE LEY N° 145 DE 2022 CÁMARA – 310 DE 2023 SENADO

"POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente Ley tiene por objeto ajustar la sanción aplicable a algunas de las infracciones cometidas por los conductores de motocicletas y otros actores del tráfico vial, establecidas en el Código Nacional de Tránsito, a fin de que se ajusten los principios de justicia y equidad que orientan el Estado social de derecho.

Artículo 2°. Modifíquense los literales D.3., D.4., D.5., D.6. D.7. y D.15. del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:

"D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.

D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo.

D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.

D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.

D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas."

D.15. Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículos de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la Empresa a la cual este afiliado el vehículo. Además, el vehículo será inmovilizado, salvo casos de fuerza mayor que sean debidamente autorizados por el agente de tránsito."

Artículo 3°. Vigencia y derogatorias. La presente ley deroga todas las disposiciones que le sean contrarias y rige a partir de la fecha de su promulgación.

Comisión Sexta Constitucional Permanente

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISION SEXTA DEL SENADO DE LA REPUBLICA, EN SESION REALIZADA EL DIA 19 DE MARZO DE 2024, DEL PROYECTO DE LEY No. 310 DE 2023 SENADO, No. 145 DE 2022 CÁMARA

"POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente Ley tiene por objeto ajustar la sanción aplicable a algunas de las infracciones cometidas por los conductores de motocicletas y otros actores del tráfico vial, establecidas en el Código Nacional de Tránsito, a fin de que se ajusten los principios de justicia y equidad que orientan el Estado social de derecho.

Artículo 2°. Modifíquense los literales D.3., D.4., D.5., D.6. D.7. y D.15. del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:

"D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.




D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo.

D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.

D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.

D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas."

D.15. Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículos de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la Empresa a la cual este afiliado el vehículo. Además, el vehículo será inmovilizado, salvo casos de fuerza mayor que sean debidamente autorizados por el agente de tránsito."

<p><b>Artículo 3°. Vigencia y derogatorias.</b> La presente ley deroga todas las disposiciones que le sean contrarias y rige a partir de la fecha de su promulgación.</p>  <p>Comisión Sexta Constitucional Permanente</p> <p><b>AUTO DE SUSTANCIACIÓN</b></p> <p>En los términos anteriores, fue aprobado en Primer Debate por la Comisión Sexta, en sesión ordinaria realizada el día 19 de marzo de 2024, el Proyecto de Ley <b>No. 310 de 2023 SENADO, No. 145 de 2022 CÁMARA</b> "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", <i>según consta en el Acta No. 29, de la misma fecha.</i></p>  <p><b>JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS</b> Secretario General Comisión Sexta del Senado</p>	<p>Comisión Sexta Constitucional Permanente</p> <p><b>AUTO DE SUSTANCIACIÓN</b></p> <p>La Mesa Directiva Autoriza el Informe presentado para Segundo Debate por el Honorable Senador <b>GUSTAVO ADOLFO MORENO HURTADO</b>, al Proyecto de Ley <b>No. 310 de 2023 SENADO, No. 145 de 2022 CÁMARA</b> "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", <b>DE ACUERDO AL ARTÍCULO 165 DE LA LEY 5ª DE 1992 "REGLAMENTO DEL CONGRESO"</b>, para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.</p>  <p><b>JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS</b> Secretario General Comisión Sexta del Senado</p>
---	---

**CONTENIDO**

Gaceta número 371 - Martes, 9 de abril de 2024

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

	<b>Págs.</b>
Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto del Proyecto de Ley número 200 de 2023 Senado, mediante la cual se reglamenta la actividad del controlador de tránsito aéreo de naturaleza civil en Colombia y se dictan otras disposiciones.....	1
Informe de ponencia para segundo debate, texto propuesto y texto aprobado al Proyecto de Ley número 145 de 2022 Cámara, 310 de 2023 Senado, por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.....	8