



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 1205

Bogotá, D. C., miércoles, 5 de octubre de 2022

EDICIÓN DE 49 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

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 207 DE 2022 SENADO

por medio del cual se introducen reformas al Estatuto de Contratación de la Administración Pública para promover la pluralidad de oferentes y crear herramientas para garantizar el principio de transparencia y se adoptan otras disposiciones.

PROYECTO DE LEY No. ____

Por medio del cual se introducen reformas al Estatuto de Contratación de la Administración pública para promover la pluralidad de oferentes y crear herramientas para garantizar el principio de transparencia y se adoptan otras disposiciones

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

DECRETA

ARTÍCULO 1. Modifíquese el artículo 1 de la Ley 80 de 1993 el cual quedará así:

Artículo 1o. DEL OBJETO. La presente ley tiene por objeto disponer las reglas y principios que rigen los contratos de las entidades estatales, y de aquellas entidades estatales sujetas en sus actos y contratos al régimen excepcional del derecho privado en los casos en que sean la parte contratista en contratos interadministrativos y deban subcontratar con terceros.

PARÁGRAFO PRIMERO. En desarrollo del presente artículo la entidad estatal contratista debe aplicar el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública cuando quiera que los recursos a ejecutar pertenezcan a una entidad pública contratante, sujeta a dicho Estatuto. Así mismo, deberá dar aplicación a los documentos tipo dentro de los pliegos de condiciones, indistintamente del régimen jurídico que sea aplicable a sus actos y contratos.

PARÁGRAFO SEGUNDO. Las entidades estatales cuyo régimen de contratación sea el del derecho privado, deben aplicar los pliegos tipo cuando celebren contratos de obra y de interventoría.

ARTÍCULO 2. INHABILIDAD PARA CONTRATAR POR CONTRATISTAS HALLADOS RESPONSABLES POR COLUSIÓN O FRAUDE ENTRE LICITANTES. Adiciónese un literal L) al numeral 2 del artículo 8 de la Ley 80 de 1993, el cual quedará así:

L) Cuando una persona natural o jurídica haya sido declarada responsable bien sea directamente o indirectamente a través de una figura asociativa por colusión o fraude entre licitantes por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio, quedará inhabilitada por cinco (5) años para contratar con el Estado a partir del fallo debidamente ejecutoriado.

ARTÍCULO 3. Modifíquese el numeral 12 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993, modificado por el artículo 87 de la Ley 1474 de 2011, el cual quedará así

12. Previo a la apertura de un proceso de selección por licitación pública, procesos de selección abreviada, concurso de méritos, o a la firma del contrato en el caso en que la modalidad de selección sea contratación directa, deberán elaborarse los estudios, diseños y proyectos requeridos, y los pliegos de condiciones, según corresponda. Para proyectos de infraestructura la entidad estatal deberá garantizar los estudios en fase de ingeniería de detalle (fase 3), la disponibilidad de los predios y las licencias de construcción, las licencias ambientales y las consultas previas que se requieran dependiendo del proyecto. Por lo anterior no es procedente que las entidades estatales exijan en sus pliegos de condiciones y en la ejecución del contrato estatal la apropiación de diseños por parte del contratista constructor.

Cuando el objeto de la contratación incluya la realización de una obra, en la misma oportunidad señalada en el inciso primero, la entidad contratante deberá contar con los estudios y diseños que permitan establecer la factibilidad del proyecto y su impacto social, económico y ambiental. Esta condición será aplicable incluso para los contratos que incluyan dentro del objeto el diseño. Para estos efectos la entidad estatal para contratos de concesión podrá delegar en el contratista la gestión predial, la fase de ingeniería de detalle (fase 3) y la obtención de las licencias de construcción y ambiental.

En las etapas precontractual, contractual y poscontractual de los contratos de obra, consultoría y concesión que adelanten las Entidades regidas por la ley 80 de 1993 y las que tengan regímenes especiales, pero que ejecutan recursos públicos, se deberán utilizar metodologías de trabajo colaborativo, tales como el modelaje digital de información de la construcción (BIM del inglés Building Information Modeling), soportadas por herramientas electrónicas (tecnológicas) específicas o equivalentes existentes en el mercado.

Las entidades públicas, las entidades territoriales, las áreas metropolitanas y, en fin, las entidades que ejecuten recursos para inversión de infraestructura, sin que ello implique crear nuevos cargos, sino aprovechar las capacidades de los funcionarios actuales, deberán implementar la metodología de GESTIÓN DE PROYECTOS, donde se conciben, planifiquen, coordinen, monitoreen y controlen los proyectos que ejecute la entidad, siguiendo el estándar ANSI/PMI 99-001-2017 del PMI (Project Management Institute por su sigla en inglés) que garanticen la madurez de los proyectos antes de iniciar el proceso precontractual y durante su ciclo de vida.

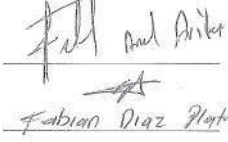
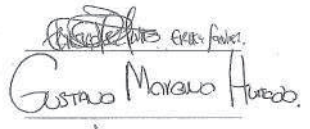
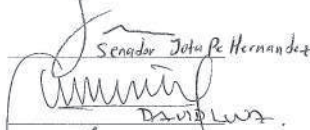
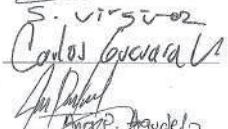
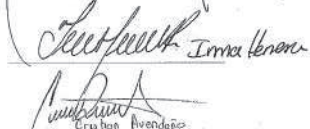
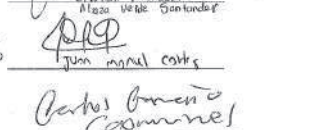
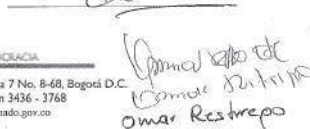
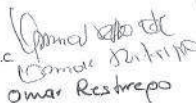
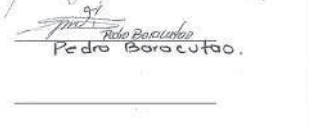
Para lograr establecer esta metodología, se implementará el concepto de Oficina de Gestión de Proyectos (OGP) y el Gobierno Nacional reglamentará, en un término no superior a 90 días, contados a partir de la sanción de la presente ley, la entidad que

deberá establecer la estrategia única para implementar los estándares, guías, procedimientos y procesos a seguir en cada una de las entidades donde su oficina de planeación o la que haga sus veces, logre concebir, planear, ejecutar, monitorear, controlar y mantener los proyectos acorde a los lineamientos y estándares implementados. PARÁGRAFO PRIMERO. La implementación de estas metodologías por parte de las entidades, así como la de las oficinas de gestión de proyectos será gradual, de acuerdo con el calendario que, para el efecto establezca el gobierno nacional, dentro de los 90 días siguientes a la sanción de la presente ley. En todos los casos, la implementación de las herramientas que trata el presente artículo, deberán estar siendo aplicadas a más tardar el primero de enero de 2026. PARÁGRAFO SEGUNDO. El Gobierno Nacional, en cabeza del DNP, Ministerio de vivienda, Ministerio de Transporte y aquellos Ministerios que correspondan, promoverán en un plazo no mayor de dieciocho meses, el despliegue de un amplio programa de divulgación, capacitación, entrenamiento y certificación profesional o laboral para el uso y verificación de las metodologías tipo BIM y PMI o de su equivalente, conforme a la normativa y los manuales de buenas prácticas. PARÁGRAFO TERCERO. El Gobierno Nacional reglamentará el mecanismo por el que entidades técnicas idóneas y expertas sin ánimo de lucro otorguen la validación de proyectos de inversión en infraestructura por la complejidad del objeto, pero de todas maneras cuando superen los cinco mil salarios mínimos legales vigentes (5.000 smmlv), en cuanto pertinencia, idoneidad de los estudios y diseños para los contratos de obra, de concesión, o de Asociación Público Privada. Estos conceptos que emitan los cuerpos consultivos serán de carácter vinculante. ARTÍCULO 4. Modifíquese el artículo 14 de la Ley 80 de 1993, modificado parcialmente por el artículo 52 de la ley 2195 de 2022, el cual quedará así: Artículo 14. De los medios que pueden utilizar las entidades estatales para el cumplimiento del objeto contractual. Para el cumplimiento de los fines de la contratación, las entidades estatales al celebrar un contrato: 1. Tendrán la dirección general y la responsabilidad de ejercer el control y vigilancia de la ejecución del contrato. En consecuencia, con el exclusivo objeto de evitar la paralización o la afectación grave de los servicios públicos a su cargo y asegurar la inmediata, continua y adecuada prestación, podrán, en los casos previstos en el numeral 2o. de este artículo, interpretar los documentos contractuales y las estipulaciones en ellos convenidas, introducir modificaciones a lo contratado y, cuando las condiciones particulares de la prestación así lo exijan, terminar unilateralmente el contrato celebrado.	En los actos en que se ejerciten algunas de estas potestades excepcionales deberá procederse al reconocimiento y orden de pago de las compensaciones e indemnizaciones a que tengan derecho las personas objeto de tales medidas y se aplicarán los mecanismos de ajuste de las condiciones y términos contractuales a que haya lugar, todo ello con el fin de mantener la ecuación o equilibrio inicial. Contra los actos administrativos que ordenen la interpretación, modificación y terminación unilaterales, procederá el recurso de reposición, sin perjuicio de la acción contractual que puede intentar el contratista, según lo previsto en el artículo 77 de esta ley. 2. Pactarán las cláusulas excepcionales al derecho común de terminación, interpretación, modificación y, de sometimiento a las leyes nacionales y de caducidad en todos los contratos estatales suscritos por las entidades estatales sometidas o no al presente estatuto, en los cuales no se haya prohibido expresamente conforme a este artículo. En los contratos de explotación y concesión de bienes del Estado se incluirá la cláusula de reversión. En los casos previstos en este numeral, las cláusulas excepcionales se entienden pactadas aún cuando no se consignen expresamente. Igualmente se pactará la cesión unilateral del contrato, cuando administrativamente se haya sancionado por actos de corrupción al contratista, caso en el cual la entidad estatal ordenará mediante acto administrativo motivado la cesión unilateral, sin lugar a indemnización alguna al contratista que haya sido sancionado por actos de corrupción, y será la entidad estatal la encargada de determinar el cesionario del contrato adjudicando al que obtuvo el segundo orden de elegibilidad. 3. En desarrollo de lo anterior y del deber de control y vigilancia sobre los contratos que corresponde a las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, tendrán la facultad de imponer las multas que hayan sido pactadas con el objeto de conminar al contratista a cumplir con sus obligaciones. Esta decisión procede sólo mientras se halle pendiente la ejecución de las obligaciones a cargo del contratista. Así mismo podrán declarar el incumplimiento con el propósito de hacer efectiva la cláusula penal pecuniaria incluida en el contrato. La cláusula penal y las multas así impuestas, se harán efectivas directamente por las entidades estatales, pudiendo acudir para el efecto entre otros a los mecanismos de compensación de las sumas adeudadas al contratista, cobro de la garantía, o a cualquier otro medio para obtener el pago, incluyendo el de la jurisdicción coactiva.
PARÁGRAFO PRIMERO. Las facultades previstas en este artículo se entienden atribuidas respecto de las cláusulas excepcionales pactadas en los contratos celebrados con anterioridad a la expedición de esta ley y en los que por autonomía de la voluntad de las partes se hubiese previsto la competencia de las entidades estatales para imponerlas y hacerlas efectivas PARÁGRAFO SEGUNDO. En los contratos que se celebren con personas públicas internacionales, o de cooperación, ayuda o asistencia; en los interadministrativos; en los de empréstito, donación y arrendamiento y en los contratos que tengan por objeto actividades comerciales o industriales de las entidades estatales, o que tengan por objeto el desarrollo directo de actividades científicas o tecnológicas, así como en los contratos de seguro tomados por las entidades estatales, no se podrá pactar quedando prohibida la utilización de las cláusulas o estipulaciones excepcionales. ARTÍCULO 5. Adiciónese el párrafo 4 y el párrafo 5 al artículo 20 de la Ley 1150 de 2007, los cuales quedarán así: ARTÍCULO 20. DE LA CONTRATACIÓN CON ORGANISMOS INTERNACIONALES. ... PARÁGRAFO CUARTO. Las entidades estatales que celebren contratos o convenios con organismos de cooperación, asistencia o ayuda internacional y entes gubernamentales extranjeros financiados con fondos de los organismos multilaterales de crédito, serán ejecutoras de los recursos de cooperación por préstamo o donación y de su contrapartida, y podrán adelantar los procesos de selección objetiva sometidos a los reglamentos de tales entidades, excepto en aquellos casos en los cuales el organismo de cooperación internacional sea ejecutor de recursos para consultoría o prestación de servicios estando prohibido la ejecución de obra pública, caso en el cual están obligados a aplicar el régimen de inhabilidades e incompatibilidades previsto en el Estatuto de contratación de la Administración Pública y los recursos que ejecuten se someten al control fiscal. PARÁGRAFO QUINTO. Queda prohibido a las entidades estatales ejecutar recursos públicos a través de convenios de cooperación con organismos de cooperación, asistencia o ayuda internacional. ARTÍCULO 6. Modifíquese el artículo 30 de la Ley 80 de 1993, el cual quedará así: Artículo 30. De la estructura de los procedimientos de selección. La licitación se efectuará conforme a las siguientes reglas:	1. El jefe o representante de la entidad publicará por el término de diez (10) días hábiles los estudios previos, el aviso de convocatoria y los proyectos de pliegos de condiciones en el portal de contratación SECOP. Durante este periodo los interesados podrán hacer comentarios al proyecto de pliegos de condiciones y la entidad estatal antes de ordenar la apertura se encuentra obligada a dar respuesta a dichas observaciones. 2. El jefe o representante de la entidad estatal ordenará su apertura por medio de acto administrativo motivado. De conformidad con lo previsto en el numeral 12 del artículo 25 de la ley 80 modificado por el artículo 87 y por esta ley, la resolución de apertura debe estar precedida de un estudio realizado por la entidad respectiva en el cual se analice la conveniencia y oportunidad del contrato y su adecuación a los planes de inversión, de adquisición o compras, presupuesto y ley de apropiaciones, según el caso. Cuando sea necesario, el estudio deberá estar acompañado, además, de los diseños, planos y evaluaciones de pre-factibilidad (fase 1), factibilidad (fase 2) e ingeniería de detalle (fase 3). 3. La entidad interesada elaborará los correspondientes pliegos de condiciones, de conformidad con lo previsto en el numeral 5o. del artículo 24 de la ley 80 y el artículo 5º de la ley 1150 de 2007, en los cuales se detallarán especialmente los aspectos relativos al objeto del contrato, su regulación jurídica, los derechos y obligaciones de las partes, la determinación y ponderación de los factores objetivos de selección y todas las demás circunstancias de tiempo, modo y lugar que se consideren necesarias para garantizar reglas objetivas, claras y completas. 4. Dentro de los tres (3) días hábiles siguientes al inicio del plazo para la presentación de propuestas, se celebrará una audiencia con el objeto de precisar el contenido y alcance de los mencionados documentos y de oír a los interesados, de lo cual se levantará un acta suscrita por los intervinientes. Adicionalmente se celebrará la audiencia para discutir los riesgos del contrato en aplicación del artículo 4º de la ley 1150 de 2007. Como resultado de lo debatido en la audiencia y cuando resulte conveniente, el jefe o representante de la entidad expedirá las modificaciones pertinentes a dichos documentos y prorrogará, si fuere necesario, el plazo de la licitación hasta por seis (6) días hábiles. Lo anterior no impide que dentro del plazo de la licitación, cualquier interesado pueda solicitar aclaraciones adicionales que la entidad contratante responderá en el portal transaccional de SECOP II o quien haga sus veces.

5. El plazo de la licitación entendido como el término que debe transcurrir entre la fecha a partir de la cual se pueden presentar propuestas y la de su cierre que tienen los proponentes para preparar y presentar oferta el cual no podrá ser inferior a diez (10) días hábiles contados a partir del acto de apertura de la licitación. Cuando lo estime conveniente la entidad interesada, de oficio o a solicitud de un número plural de posibles oferentes, dicho plazo se podrá prorrogar antes de su vencimiento, por un término no superior a la mitad del inicialmente fijado. En todo caso no podrán expedirse adendas dentro de los tres (3) días anteriores en que se tiene previsto el cierre del proceso de selección, ni siquiera para extender el término del mismo. La publicación de estas adendas sólo se podrá realizar en días hábiles y horarios laborales. 6. Las propuestas deben referirse y sujetarse a todos y cada uno de los puntos contenidos en el pliego de condiciones o términos de referencia. Los proponentes pueden presentar alternativas y excepciones técnicas o económicas siempre y cuando ellas no signifiquen condicionamientos para la adjudicación. 7. De acuerdo con la naturaleza, objeto y cuantía del contrato, en los pliegos de condiciones, se señalará el plazo razonable dentro del cual la entidad deberá elaborar los estudios técnicos, económicos y jurídicos necesarios para la evaluación de las propuestas y para solicitar a los proponentes las aclaraciones y explicaciones que se estimen indispensables. Este plazo podrá prorrogar por el inicialmente fijado en los pliegos de condiciones. 8. Los informes de evaluación de las propuestas permanecerán en la secretaría de la entidad y se publicarán en el portal transaccional por un término de cinco (5) días hábiles para que los oferentes presenten las observaciones que estimen pertinentes. En ejercicio de esta facultad, los oferentes no podrán completar, adicionar, modificar o mejorar los documentos aportados para la ponderación de sus ofertas. 9. Los plazos para efectuar la adjudicación y para la firma del contrato se señalarán en los pliegos de condiciones o términos de referencia, teniendo en cuenta su naturaleza, objeto y cuantía. El jefe o representante de la entidad podrá prorrogar dichos plazos antes de su vencimiento y por un término total no mayor a la mitad del inicialmente fijado, siempre que las necesidades de la administración así lo exijan.	Dentro del mismo término de adjudicación, podrá declararse desierta la licitación conforme a lo previsto en este estatuto. 10. En el evento previsto en el artículo 273 de la Constitución Política y en general en los procesos de licitación pública, la adjudicación se hará de forma obligatoria en audiencia pública, mediante resolución motivada, que se entenderá notificada al proponente favorecido en dicha audiencia. Durante la misma audiencia, y previamente a la adopción de la decisión definitiva de adjudicación, los interesados podrán pronunciarse sobre la respuesta dada por la entidad contratante a las observaciones presentadas respecto de los informes de evaluación. El acto de adjudicación es irrevocable y obliga a la entidad y al adjudicatario. No obstante lo anterior, si dentro del plazo comprendido entre la adjudicación del contrato y la suscripción del mismo, sobreviene una inhabilidad o incompatibilidad o si se demuestra que el acto se obtuvo por medios ilegales, este podrá ser revocado, caso en el cual, la entidad podrá aplicar lo previsto en el inciso final del numeral 11 del artículo 30 de la Ley 80 de 1993. De igual manera si la adjudicación se obtuvo por medios ilegales y ya se perfeccionó el contrato, la entidad estatal deberá darlo por terminado de manera anticipada y ordenará su liquidación en el Estado en que se encuentre y podrá adjudicarlo al segundo en orden de elegibilidad en caso que la ejecución del contrato no haya superado el cincuenta por ciento (50%) del mismo. Sin perjuicio de las potestades a que se refiere el artículo 18 de la Ley 80 de 1993, en aquellos casos en que la entidad declare la caducidad del contrato y se encuentre pendiente de ejecución un porcentaje igual o superior al cincuenta por ciento (50%) del mismo, con excepción de los contratos de concesión, se podrá contratar al proponente calificado en el segundo lugar en el proceso de selección respectivo, previa revisión de las condiciones a que haya lugar. 11. Si el adjudicatario no suscribe el contrato correspondiente dentro del término que se haya señalado, quedará a favor de la entidad contratante, en calidad de sanción, el valor del depósito o garantía constituidos para responder por la seriedad de la propuesta, sin menoscabo de las acciones legales conducentes al reconocimiento de perjuicios causados y no cubiertos por el valor de los citados depósito o garantía. En este evento, la entidad estatal, mediante acto administrativo debidamente motivado, podrá adjudicar el contrato, dentro de los quince (15) días
siguientes, al proponente calificado en segundo lugar, siempre y cuando su propuesta sea igualmente favorable para la entidad. PARÁGRAFO PRIMERO. Para los efectos de la presente ley se entiende por licitación pública el procedimiento mediante el cual la entidad estatal formula públicamente una convocatoria para que, en igualdad de oportunidades, los interesados presenten sus ofertas y seleccione entre ellas la más favorable. PARÁGRAFO SEGUNDO. En los procesos de licitación pública para seleccionar contratistas de obra, la oferta estará conformada por dos sobres, un primer sobre en el cual se deberán incluir los documentos relacionados con el cumplimiento de los requisitos habilitantes, así como los requisitos y documentos a los que se les asigne puntajes diferentes a la oferta económica. El segundo sobre deberá incluir únicamente la propuesta económica de conformidad con todos los requisitos exigidos en el pliego de condiciones. PARÁGRAFO TERCERO. En los procesos de licitación pública para seleccionar contratistas de obra pública, las entidades estatales deberán publicar el informe de evaluación relacionado con los documentos de los requisitos habilitantes y los requisitos que sean objeto de puntuación diferente a las ofertas incluida en el primer sobre, dentro del plazo establecido en el pliego de condiciones. En estos procesos el informe permanecerá publicado en el Secop durante cinco (5) días hábiles termino en el cual los proponentes podrán hacer las observaciones que consideren y entregar los documentos y la información solicitada por la entidad estatal. Al finalizar este plazo, la entidad estatal se pronunciará sobre las observaciones y publicará el informe final de evaluación de los requisitos habilitantes y los requisitos objeto de puntuación distintos a la oferta económica. Para estos procesos, el segundo sobre, que contiene la oferta económica, se mantendrá cerrado hasta la audiencia efectiva de adjudicación, momento en el cual se podrán hacer observaciones al informe de evaluación, las cuales se decidirán en la misma. Durante esta audiencia se dará apertura al sobre, se evaluará la oferta económica a través del mecanismo escogido mediante el método aleatorio que se establezca en los pliegos de condiciones, corriendo traslado a los proponentes habilitados en la misma diligencia solo para la revisión del aspecto económico y se establecerá el orden de elegibilidad. En aquellos eventos cuando se abren las propuestas económicas, si la entidad estatal encuentra que se hace necesario requerir a uno o varios oferentes por considerar que la oferta económica es artificialmente baja, deberá garantizar que el rechazo o la admisión de la propuesta para que siga compitiendo se deberá decidir	antes de determinar cual es la formula aleatoria para ponderar los puntos para la oferta económica. ARTÍCULO 7. Modifíquese el artículo 40 de la ley 80 de 1993 el cual quedará así: Artículo 40. Del contenido del contrato estatal. Las estipulaciones de los contratos serán las que, de acuerdo con las normas civiles, comerciales y las previstas en esta ley, correspondan a su esencia y naturaleza. Las entidades podrán celebrar los contratos y acuerdos que permitan la autonomía de la voluntad y requieran el cumplimiento de los fines estatales. En los contratos que celebren las entidades estatales podrán incluirse las modalidades, condiciones y, en general, las cláusulas o estipulaciones que las partes consideren necesarias y convenientes, siempre que no sean contrarias a la Constitución, la ley, el orden público y a los principios y finalidades de esta ley y a los de la buena administración. En los contratos de empréstito o cualquier otra forma de financiación de organismos multilaterales, podrán incluirse las previsiones y particularidades contempladas en los reglamentos de tales entidades, que no sean contrarias a la Constitución o a la ley. PARÁGRAFO PRIMERO. En los contratos que celebren las entidades estatales se podrá pactar el pago anticipado y la entrega de anticipos, pero su monto no podrá exceder del cincuenta por ciento (50%) del valor del respectivo contrato. Se entiende por anticipo un recurso público que se gira de manera previa a la iniciación del contrato o concurrente con su iniciación que luego debe ser amortizado por los pagos pactados en el contrato hasta ser amortizado en su totalidad y por tal razón no pierde su naturaleza de dinero público al ser administrado por el contratista y se podrá pactar solo en los contratos de tracto sucesivo. Cuando la entidad estatal no gire al inicio de la ejecución del contrato el anticipo pactado, deberá reconocer intereses moratorios para lo cual se aplicarán las reglas establecidas en la ley. Para su administración el contratista beneficiario de ese giro deberá constituir una fiducia mercantil a su costa para crear un patrimonio autónomo con una sociedad fiduciaria autorizada para ese fin por la Superintendencia Financiera de Colombia, a la cual la Entidad Estatal debe entregar el valor del anticipo. Los recursos entregados por la Entidad Estatal a título de anticipo dejan de ser parte del patrimonio de esta para conformar el patrimonio autónomo, pero sin perder la naturaleza de recursos públicos. En consecuencia, los recursos del patrimonio

autónomo y sus rendimientos son autónomos y son manejados de acuerdo con el contrato de fiducia mercantil. En este caso, la sociedad fiduciaria debe pagar a los proveedores, con base en las instrucciones que reciba del contratista, las cuales deben haber sido autorizadas por el Supervisor o el Interventor, siempre y cuando tales pagos correspondan a los rubros previstos en el plan de utilización o de inversión del anticipo. Se entiende por pago anticipado un pago que se efectúa con la iniciación del contrato estatal y se pacta para contratos de ejecución instantánea. En los contratos de obra siempre se otorgará un anticipo al menos del 25% del valor total del contrato. En los contratos de interventoría la remuneración del contratista será la que determine la entidad estatal sin que sea permitida la remuneración para la interventoría para los contratos de obra, por avance de la misma. PARÁGRAFO SEGUNDO. Cuando haya necesidad de modificar el plazo o el valor convenido se suscribirá un contrato adicional que no podrá exceder del cincuenta por ciento (50%) de su valor inicial, expresado este en salarios mínimos legales mensuales. Para los contratos de obra el contrato adicional permitirá incorporar las obras no previstas u obras complementarias o las mayores cantidades de obra siempre que no exceda del cincuenta por ciento (50%) de su valor inicial, expresado este en salarios mínimos legales mensuales. PARÁGRAFO TERCERO. CONTINUIDAD DE LA INTERVENTORÍA. Los contratos de interventoría sin el límite previsto en el presente contrato, podrán prorrogarse por el mismo plazo que se haya prorrogado el contrato objeto de vigilancia y un (1) meses más para recibir el objeto respectivo contrato. PARÁGRAFO CUARTO. Para la ejecución de los contratos de interventoría es obligatoria la constitución y aprobación de la garantía de cumplimiento hasta por el mismo término de la garantía de estabilidad del contrato principal; el Gobierno Nacional regulará la materia. En este evento podrá darse aplicación al artículo 7o de la Ley 1150, en cuanto a la posibilidad de que la garantía pueda ser dividida teniendo en cuenta las etapas o riesgos relativos a la ejecución del respectivo contrato. ARTÍCULO 8. Modifíquese el inciso tercero del artículo 41 de la ley 80 de 1993 el cual quedará así:	ARTÍCULO 41. DEL PERFECCIONAMIENTO DEL CONTRATO. Los contratos estatales son intuitu personae y, en consecuencia, una vez celebrados no podrán cederse sin previa autorización escrita de la entidad contratante. En caso que se haya iniciado un proceso sancionatorio por incumplimiento del contrato en desarrollo del artículo 86 de la ley 1474 de 2011, no se podrá autorizar la cesión del contrato hasta tanto quede ejecutoriado el acto administrativo sancionatorio. ARTÍCULO 9. Modifíquese el artículo 42 de la ley 80 de 1993 el cual quedará así: Artículo 42. De la urgencia manifiesta. Existe urgencia manifiesta cuando la continuidad del servicio exige el suministro de bienes, o la prestación de servicios, o la ejecución de obras en el inmediato futuro; cuando se presenten situaciones relacionadas con los estados de excepción; y cuando se trate de conjurar situaciones excepcionales relacionadas con hechos de calamidad o constitutivos de fuerza mayor o desastre que demanden actuaciones inmediatas. La urgencia manifiesta se declarará mediante acto administrativo motivado. PARÁGRAFO. Con el fin de atender las necesidades y los gastos propios de la urgencia manifiesta, se podrán hacer los traslados presupuestales internos que se requieran dentro del presupuesto del organismo o entidad estatal correspondiente. ARTÍCULO 10. Modifíquese el artículo 43 de la ley 80 de 1993 el cual quedará así: Artículo 43. Control de la contratación de urgencia. Cuando se haga uso de la contratación de urgencia, se observará el siguiente procedimiento: 1. Al siguiente día de haberse expedido el acto administrativo por medio del cual se declara una urgencia manifiesta, la entidad estatal correspondiente remitirá copia del acto administrativo que la declaró, junto con el expediente contentivo de los antecedentes administrativos y de la actuación y de las pruebas de los hechos, para las entidades del orden nacional y departamental a los Tribunales Administrativos y para los Municipios y Distritos al juez municipal con competencia en el domicilio de la autoridad que hizo uso de ella, que resolverá en única instancia. 2. El Juez competente dará traslado al ministerio público por un término de cinco (5) días, ordenará su fijación en lista por el mismo término y citará y oír a en audiencia al servidor público que declaró la urgencia.
3. El juez competente se pronunciará dentro de los diez (10) días siguientes a la celebración de la audiencia sobre la existencia de los hechos y circunstancias constitutivas de la urgencia y, con base en los elementos de convicción que obren en el proceso, declarando la legalidad. En caso de ilegalidad compulsará copias a los organismos de control y penales para lo de su competencia 4. Si lo resuelto por el juez competente mediante sentencia ejecutoriada es en el sentido de que la urgencia manifiesta fue declarada ilegalmente, notificará a la autoridad administrativa que la expidió por el medio más expedito y rápido a efectos de que procesa a más tardar el día siguiente a decretar la terminación unilateral del contrato, ordenes de obra o de servicios o adquisición que se encuentren en ejecución y procesa a la liquidación en el estado en que se encuentren a la fecha. ARTÍCULO 11. Modifíquese el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007, el cual quedará así: Artículo 5o. DE LA SELECCIÓN OBJETIVA. Es objetiva la selección en la cual la escogencia se haga al ofrecimiento más favorable a la entidad y a los fines que ella busca, sin tener en consideración factores de afecto o de interés y, en general, cualquier clase de motivación subjetiva. En consecuencia, los factores de escogencia y calificación que establezcan las entidades en los pliegos de condiciones o sus equivalentes, tendrán en cuenta los siguientes criterios: 1. La capacidad jurídica y las condiciones de experiencia, capacidad financiera y de organización de los proponentes serán objeto de verificación de cumplimiento como requisitos habilitantes para la participación en el proceso de selección y no otorgarán puntaje, con excepción de lo previsto en el numeral 4 del presente artículo. La exigencia de tales condiciones debe ser adecuada y proporcional a la naturaleza del contrato a suscribir y a su valor. La verificación documental de las condiciones antes señaladas será efectuada por las Cámaras de Comercio de conformidad con lo establecido en el artículo 6º de la presente ley, de acuerdo con lo cual se expedirá la respectiva certificación. Los siguientes son los criterios proporcionales que deben ser atendidos por las entidades estatales al momento de elaborar proyectos de pliegos de condiciones y pliegos de condiciones definitivos: a. Respecto a las condiciones de experiencia se tendrán en cuenta los siguientes parámetros:	I. El requerimiento de experiencia general y específica para cualquier proceso de selección podrá acreditarse entre uno (1) y seis (6) contratos en la siguiente proporción respecto del presupuesto oficial: De uno (1) hasta dos (2) contratos el setenta y cinco por ciento (75%) del presupuesto oficial De tres (3) hasta cuatro (4) contratos el ciento veinte por ciento (120%) del presupuesto oficial De cinco (5) hasta seis (6) contratos el ciento cincuenta por ciento (150%) del presupuesto oficial II. Está prohibido exigir ejercicio profesional de años hacia atrás contado a partir de la recepción de ofertas para las personas naturales y existencia de años hacia atrás contado a partir de la recepción de ofertas para personas jurídicas. III. Los requisitos exigidos para presentar oferta se deben limitar a acreditar experiencia sobre las actividades globales del negocio. Está prohibido exigir ítems específicos de obra como acreditación de experiencia. b. Respecto a las condiciones financieras se tendrán en cuenta los siguientes parámetros: Índice de Liquidez máximo 1.0 Índice de Endeudamiento máximo 70% Razón de Cobertura de Intereses máximo 1 Rentabilidad del Patrimonio y del Activo mayor o igual a 0.0 Capital de trabajo se definirá mediante la siguiente fórmula CT: Valor del Contrato-Anticipo/plazo de ejecución*1.5 Para los indicadores financieros, se aplicarán entre los máximos o mínimos exigibles en aquellos pliegos de condiciones que no estén regulados por los documentos tipo. Esta prohibido incorporar como requisito habilitante financiero, por ser restrictivo de participación, la exigencia de cupos de crédito. c. En general está prohibido que contengan cláusulas que tengan por propósito crear un obstáculo que se califique como innecesario, es decir, que su regulación no contenga ninguna justificación. d. En los procesos de selección por convocatoria pública que requieran del registro único de proponentes, la clasificación debe corresponder con el objeto del contrato y máximo cinco códigos de Naciones Unidas, permitiendo la habilitación cuando el proponente acredite cualquiera de los cinco códigos.

e. Se permitirá experiencia general y específica del proponente acreditado sin límite hacia atrás contados a partir de la recepción de propuestas, salvo que se trate de Normas Sismo Resistente. f. En los procesos de contratación, las entidades estatales deberán aceptar la experiencia adquirida por los proponentes a través de la ejecución de contratos con particulares. g. En los pliegos de condiciones se establecerá en las causales de rechazo de las ofertas, una causal relacionada con la presentación por parte del proponente sobre información inconsistente y falta de veracidad, que genere el rechazo de la propuesta y la respectiva compulsa de copias a la respectiva autoridad competente. 2. La oferta más favorable será aquella que, teniendo en cuenta los factores técnicos y económicos de escogencia y la ponderación precisa y detallada de los mismos contenida en los pliegos de condiciones o sus equivalentes, resulte ser la más ventajosa para la entidad, sin que la favorabilidad la constituyan factores diferentes a los contenidos en dichos documentos. En los contratos de obra pública, el menor plazo ofrecido no será objeto de evaluación. La entidad efectuará las comparaciones del caso mediante el cotejo de los ofrecimientos recibidos y la consulta de precios o condiciones del mercado y los estudios y deducciones de la entidad o de los organismos consultores o asesores designados para ello. En los procesos de selección de licitación pública y procesos de selección abreviada de menor cuantía en los que se tenga en cuenta los factores técnicos y económicos, la oferta más ventajosa será la que resulte de aplicar alguna de las siguientes alternativas: a. La ponderación de los elementos de calidad y precio soportados en puntajes o fórmulas señaladas en el pliego de condiciones; o b. La ponderación de los elementos de calidad y precio que representen la mejor relación de costo-beneficio para la entidad. 3. Sin perjuicio de lo previsto en el numeral 1 del presente artículo, en los pliegos de condiciones para las contrataciones cuyo objeto sea la adquisición o suministro de bienes y servicios de características técnicas uniformes y común utilización, las entidades estatales incluirán como único factor de evaluación el menor precio ofrecido. Esta prohibido utilizar el mecanismo de subasta o bolsa mercantil para la adquisición del PROGRAMA DE ALIMENTACIÓN ESCOLAR (PAE).	4. En los procesos para la selección de consultores se hará uso de factores de calificación destinados a valorar los aspectos técnicos de la oferta o proyecto. De conformidad con las condiciones que señale el reglamento, se podrán utilizar criterios de experiencia específica del oferente y del equipo de trabajo, en el campo de que se trate. En ningún caso se podrá incluir el precio, como factor de escogencia para la selección de consultores, prohibición que se extiende a todas las entidades estatales que tienen régimen especial. 5. Para efectos de los procesos de selección abreviada de menor cuantía se tendrá en cuenta el siguiente trámite: a. Se dará publicidad a todos los procedimientos y actos. b. Para la selección a que se refiere el literal b) del numeral 2o. de la ley 1150 de 2007, será principio general la convocatoria pública y se podrán utilizar mecanismos de sorteo en audiencia pública, para definir el número de participantes en el proceso de selección correspondiente cuando el número de manifestaciones de interés sea superior a diez (10). La entidad estatal en el proyecto de pliego de condiciones y en los pliegos de condiciones definitivos deberá definir los requisitos mínimos habilitantes que deben acreditar los interesados para presentar su manifestación de interés regulando los criterios jurídicos, financieros y de experiencia general y específica, información que se tomará del registro único de proponentes y generará un informe de evaluación de habilitados que se pondrá a disposición de los oferentes para ejercer el derecho de contradicción por dos (2) días hábiles. Se programará una audiencia pública para dar respuesta a las observaciones y establecer la lista definitiva de interesados en presentar oferta técnica y económica. En el evento que se hayan presentado más de diez proponentes, la entidad estatal en la misma audiencia podrá realizar un sorteo para definir un listado máximo de diez interesados. Será responsabilidad del representante legal de la entidad estatal adoptar las medidas necesarias con el propósito de garantizar la pulcritud del respectivo sorteo. c. Sin excepción, las ofertas presentadas dentro de cada uno de los procesos de selección, deberán ser evaluadas de manera objetiva, aplicando en forma
exclusiva las reglas contenidas en los pliegos de condiciones o sus equivalentes. PARÁGRAFO PRIMERO. Para efectos de establecer los criterios de calidad, las entidades estatales tendrán en cuenta las siguientes reglas: a. Está prohibido incluir dentro de los factores de ponderación la asignación de puntos para programas de trabajo, programación de obra, rendimientos en la ejecución del contrato de obra, factor de calidad-técnico, flujo de inversión, plan de calidad, protocolo de bioseguridad, plan de manejo ambiental y en general cualquier otro mecanismo que le permita al comité evaluador adjudicar puntos de manera subjetiva. Los profesionales y asesores externos en solidaridad con el ordenador de gasto y su delegado, y el proponente beneficiario que haya obtenido la adjudicación, incurrirán en causal de mala conducta cuando los pliegos de condiciones presenten reglas que permitan adjudicar puntos de manera subjetiva, aparte de las responsabilidades penales que correspondan. b. El recurso humano mínimo será definido en los pliegos de condiciones con criterios proporcionales con el objeto del contrato pero solo será objeto de habilitación y para el concurso de méritos será objeto de habilitación y de adjudicación de puntos. Para efectos de los requerimientos de formación académica de los equipos de trabajo de construcción se podrá exigir máximo el grado de especialista, y para los equipos de trabajo de consultoría se podrá exigir máximo el grado de maestría c. Cuando sea requerida maquinaria en un proyecto será definida en los pliegos de condiciones con criterios proporcionales con el objeto del contrato y será objeto de adjudicación de puntos en el factor de calidad. Por lo menos deberá permitirse participar con modelos de los últimos diez años contados a partir de la presentación de propuestas. d. Las entidades estatales están obligadas a evaluar el cumplimiento de contratos mediante la disminución de puntaje en el factor de calidad, por sanciones contractuales de multa y hacer efectiva la cláusula penal pecuniaria durante los últimos tres años del reporte del registro único de proponentes, y con base en las siguientes reglas: Ninguna sanción contractual. No hay disminución de puntaje Una multa. Disminución de un cinco por ciento (5%) del puntaje total Entre dos (2) y tres (3) multas disminución del diez por ciento (10%) del puntaje total	Cuatro (4) o más multas disminución del veinte por ciento (20%) de puntaje total Una imposición de un (1) acto administrativo para hacer efectiva la cláusula penal pecuniaria disminución de un diez por ciento (10%) del puntaje total Una imposición de dos (2) o más actos administrativo para hacer efectiva la cláusula penal pecuniaria disminución del veinte por ciento (20%) de la totalidad de los puntos e. Las entidades contratantes se abstendrán de agregar demanda cuando se trate de contratos de obras o consultoría, de tal manera que se permita la participación de la micro y pequeña empresa, sin perjuicio que un solo proceso licitatorio se pueda adjudicar por grupos. En esos términos el pliego de condiciones hará la previsión correspondiente para evitar la concentración en pocos oferentes estableciendo el máximo de grupos que se podrá adjudicar al mismo oferente. PARÁGRAFO SEGUNDO. La ausencia de requisitos o la falta de documentos referentes a la futura contratación o al proponente, no necesarios para la comparación de las propuestas no servirán de título suficiente para el rechazo de los ofrecimientos hechos. En consecuencia, todos aquellos requisitos de la propuesta que no afecten la asignación de puntaje, deberán ser solicitados por las entidades estatales y deberán ser entregados por los proponentes hasta el término de traslado del informe de evaluación que corresponda a cada modalidad de selección, salvo lo dispuesto para el proceso de Mínima cuantía y para el proceso de selección a través del sistema de subasta. Serán rechazadas las ofertas de aquellos proponentes que no suministren la información y la documentación solicitada por la entidad estatal hasta el plazo anteriormente señalado. Durante el término otorgado para subsanar las ofertas, los proponentes no podrán acreditar circunstancias ocurridas con posterioridad al cierre del proceso. PARÁGRAFO TERCERO. Las certificaciones de sistemas de gestión de calidad no serán objeto de calificación, ni podrán establecerse como documento habilitante para ningún proceso de selección de contratistas. PARÁGRAFO CUARTO. La no entrega de la garantía de seriedad junto con la propuesta no será subsanable y será causal de rechazo de la misma. PARÁGRAFO QUINTO. En aquellos procesos de selección en los que se utilice el mecanismo de subasta, los documentos referentes a la futura contratación o al proponente, no necesarios para la comparación de las propuestas, deberán ser solicitados hasta el momento previo a su realización.

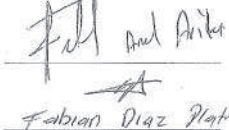
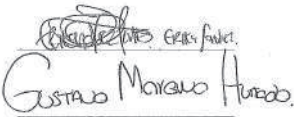
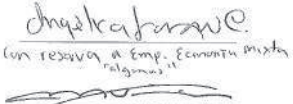
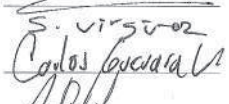
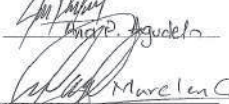
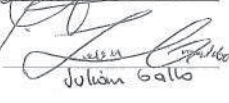
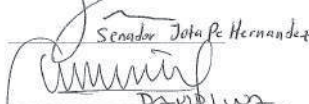
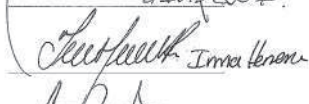
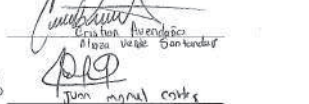
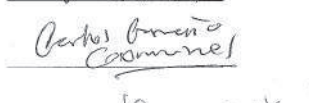
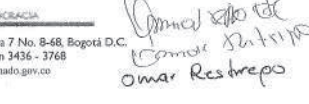
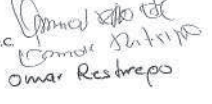
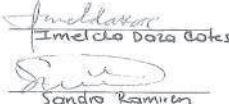
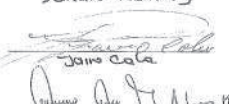
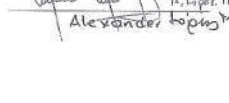
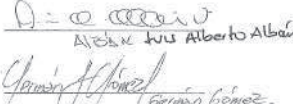
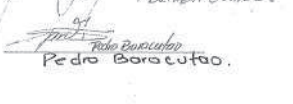
PARÁGRAFO SEXTO. Por ningún motivo podrá otorgarse puntaje a la realización de visita de obra o como requisito habilitante, o al no requerimiento de anticipo o forma de pago inconveniente para el contratista. PARÁGRAFO SÉPTIMO. Cuando las entidades estatales hagan uso de la plataforma SECOP I están obligadas a realizar la audiencia de que trata el artículo 9º de la ley 1150 de 2007 de manera presencial. PARÁGRAFO OCTAVO. Está prohibido en los proyectos de pliegos de condiciones y pliegos definitivos otorgar puntaje por ofrecimientos adicionales sin ningún costo para la entidad. ARTÍCULO 12. Informes de Colombia Compra Eficiente. La Agencia Colombia Compra Eficiente establecerá indicadores que permitan establecer el impacto de la utilización de pliegos tipo y las medidas que se adoptan en la presente ley, en materia de participación de oferentes en los procesos de selección de contratistas. Una vez entrada en vigencia la presente ley la Agencia de Colombia Compra Eficiente presentará dentro de los dos meses siguientes un cronograma de entrada en vigencia los pliegos tipo que aun no han sido reglamentados y las fechas en las cuales entraría a regir la plataforma SECOP II en todas las entidades estatales que aún están tramitando sus procesos en la plataforma SECOP I. ARTÍCULO 13. Derogatorias. Con la presente ley se derogan todas las normas que le sean contrarias y en especial se deroga el artículo 9 y 17 de la ley 1150 de 2007, el artículo 85 y 88 de la ley 1474 de 2011, el artículo 220 y 224 del decreto 092 de 2012, el artículo 1º y 5º de ley 1882 de 2018 y el parágrafo del artículo 56 de la ley 2195 de 2022. ARTÍCULO 14. Vigencia. La presente ley empieza a regir a partir de su promulgación, con excepción de los artículos que señalan términos más amplios. Cordialmente,  RODOLFO HERNÁNDEZ SENADOR	AUTOR H.S. RODOLFO HERNÁNDEZ SUAREZ  Fabian Diaz Plata  Gustavo Morales  Senador Jota R. Hernandez  Carlos Guacaria  Carlos Guacaria  Juan Manuel Castro  Julian Gallo  Carlos Guacaria  Omar Restrepo ACQUIRIR LA DEMOCRACIA Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7 No. 8-68, Bogotá D.C. Oficina 412B / Extensión 3436 - 3768 rodolfo.hernandez@congreso.gov.co
AUTOR H.S. RODOLFO HERNÁNDEZ SUAREZ  Amelito Daza  Sando Ramirez  Jaime Cala  Alexander Lopez  Alberto Alban  German Gomez  Pedro Boracutao	PROYECTO DE LEY No. ____ Por medio del cual se introducen reformas al Estatuto de Contratación de la Administración pública para promover la pluralidad de oferentes y crear herramientas para garantizar el principio de transparencia y se adoptan otras disposiciones EXPOSICIÓN DE MOTIVOS Si bien hasta la fecha se han adoptado distintas modificaciones al Estatuto de Contratación de la Administración Pública las mismas no han logrado el efecto esperado. La corrupción administrativa se enquistó en la contratación estatal, léase por ejemplo la ley 1150 de 2007 que intentó detener el direccionamiento de procesos de selección con los conocidos "pliegos sastré" y por ello propuso en el artículo 5º que los requisitos habilitantes fueran "adecuados" y "proporcionales" con la naturaleza del contrato y con su valor; y luego la expedición de la ley anticorrupción, ley 1474 de 2011 (ley anticorrupción), que aumentó las penas y creó nuevas inhabilidades; y no lo lograron. Pese a ese esfuerzo legislativo los índices de corrupción no disminuyen. Consideramos que no ha sido suficiente, porque todos los días saltan a la vista hechos que muestran que el direccionamiento de algunas licitaciones públicas se sigue presentando en la actualidad. Para la muestra un botón, de los 53 convenios interadministrativos que el Ministerio del Interior suscribió con varios Municipios en desarrollo del programa de gobierno "SACUDETE" (enero a mayo de 2022) se generaron licitaciones públicas en los Municipios, con un solo licitante a pesar del valor de cada licitación que era superior a mil millones de pesos para construir infraestructura deportiva. Recientemente los medios de comunicación denunciaron la apropiación de quinientos mil millones de pesos (\$500.000.000) con la ejecución del Sistema General de Regalías para garantizar la implementación del proceso de paz y a través de los OCAD-Paz. La mayoría de proyectos viabilizados presentan dos constantes que me permito resaltar: (a) se le terminaron adjudicando a entidades estatales no sometidas al régimen de contratación pública, con lo cual se evadió el proceso de selección de licitación pública, que era el que correspondía (teniendo en cuenta la naturaleza de las prestaciones y el monto de los recursos); y, (b) no se aplicaron las normas relativas a en cuanto hace a los pliegos tipo, dentro de los

pliegos de condiciones, como corresponde para proyectos de infraestructura vial, por la misma razón. Con fundamento en lo expuesto se propone un proyecto de reforma a las leyes 80 de 1993, 1150 de 2007 y la ley 1474 de 2011 en diez frentes que permitirían concretar la responsabilidad de las entidades contratantes, así como de los participantes en los procesos de contratación en sus distintas facetas. Además, se busca con esta reforma colocar reglas de participación en los procesos de selección que garanticen verdaderamente la transparencia, la libre concurrencia y la pluralidad de oferentes. Las modificaciones serían las siguientes: 1) Como se ha reseñado por parte de la doctrina¹, puede hablarse del abuso de la figura del contrato interadministrativo al utilizarse para acudir al régimen excepcional de entidades estatales no sometidas al régimen de contratación de la administración pública con lo cual se evitan los procesos de convocatoria pública. En la historia de las investigaciones por este uso inadecuado se hace patente que primero se utilizaba la figura con las cooperativas, luego con las entidades de educación superior y ahora el vehículo son las Empresas Industriales y Comerciales del Estado y las Sociedades de Economía Mixta del orden nacional, departamental y municipal. La última modificación a esta institución que abrió la Ley 2195 de 2022 (artículo 56) no logró cerrar la brecha que había quedado abierta en el art. 2, num. 4, lit. c) de la Ley 1150/07. En efecto, en la Ley 2195/22 aunque se estableció la regla general conforme a la cual los contratos que se suscribieran en desarrollo de un convenio o contrato interadministrativo se sujetan al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y a los documentos tipo adoptados por la Agencia Nacional de Contratación Pública, creó una excepción para cuando el convenio o contrato interadministrativo se suscribiera con instituciones de educación superior públicas, empresas sociales del Estado, sociedades de economía mixta y empresas industriales y comerciales del Estado "únicamente en cuanto a la contratación de su giro ordinario". Lo que está sucediendo en la práctica es que todas las entidades estatales con régimen excepcional se acogieron a la excepción y se volvió al problema inicial, evitar procesos licitatorios y/o evitar aplicar los documentos tipo; 1 Matallana Camacho Ernesto. "MANUAL DE CONTRATACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA, REFORMA LEY 80 DE 1993". UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA. Edición 2005, 2009, 2013, y 2015	2) En el documento Guía Práctica COMBATIR LA COLUSIÓN EN LAS LICITACIONES² editado por la Superintendencia de Industria y Comercio señala que las conductas de aquellos empresarios que se apartan de la sana competencia y realizan actos con el fin de no competir son sancionadas conforme a los dispuesto por la ley 155 de 1959 y el Decreto 2153 de 1992, normas que establecen que los actos, acuerdos y causales de abuso de posición dominante se consideran contrarios a la libre competencia y en los casos en los cuales el Estado actúa como consumidor por intermedio de la contratación pública, el decreto en mención prohíbe los acuerdos que se presenten entre los proponentes para no competir, para la distribución de adjudicaciones de contratos, para la distribución de concurso o para la fijación de términos de las propuestas, por violar normas de la libre competencia. Dentro de las funciones del Superintendente de Industria y Comercio reguladas en el artículo 4º del Decreto 2153 de 1992 modificadas por el artículo 25 de la ley 1340 de 2009, le corresponde por violación de cualquiera de las disposiciones sobre la protección de la competencia, imponer, por cada violación y a cada infractor, multas a favor de la Superintendencia de Industria y Comercio, hasta por la suma de 100.000 salarios mínimos mensuales vigentes, y si resulta ser mayor, hasta el 150% de la utilidad derivada de la conducta por parte del infractor. Agrega la norma que la persistencia en la conducta infractora, será circunstancia de agravación para efectos de la graduación de la sanción. Luego el artículo 47 del mismo decreto establece que son acuerdos contrarios a la libre competencia el regulado en el numeral 9 y en los siguientes términos: 9. Los que tengan por objeto la colusión en las licitaciones o concursos o los que tengan como efecto la distribución de adjudicaciones de contratos, distribución de concursos o fijación de términos de las propuestas. Para la guía, la colusión no es una conducta que afecta solamente a los demás oferentes que no participaron en un acuerdo colusorio, sino que consecuentemente tiene un impacto directo en el mercado al incrementar los precios de los bienes y servicios contratados, generando así desequilibrios en el gasto público. Agrega que los contratos estatales representan valiosas oportunidades de negocios para cualquier particular. Esta característica los hace nichos propicios para la colusión en virtud del tamaño de las contrataciones, los montos involucrados y la complejidad en la normatividad. Indica que según estudios de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), las adquisiciones del sector público representan hasta el 15% del Producto Interno Bruto (PIB), lo que convierte a la contratación pública en un componente importante de la actividad económica de cualquier país, y hace a su vez urgente y necesario el diseño de políticas orientadas a la disminución y detección de la colusión en las licitaciones públicas. 2 https://www.sic.gov.co/recursos_user/documentos/articulos/2010/Guia_Contratacion.pdf
Lo anterior supone una validez relevante por los efectos nocivos que representa la colusión o fraude entre licitantes en la contratación pública, sobre todo por lo que representa para la economía y para la distribución equitativa de negocios entre los proveedores, constructores y prestadores de servicios que se animan a contratar con el Estado. Sin embargo, si bien hay un sistema que regula que esta practica pueda ser objeto de investigación y con consecuencias graves para quien incurre en esta práctica, ello no determina que quien violó este régimen le impida volver a contratar con el Estado, es decir, un empresario pudo haber sido sancionado por violación de las libre competencia al ponerse de acuerdo con otros empresarios y tratar de influir una decisión de una adjudicación en detrimento de los otros empresarios y del propio Estado Colombiano, por cuanto es posible que la manipulación de la decisión pudiera determinar no adjudicar a la oferta más conveniente en virtud del principio de selección objetiva. Por lo anterior proponemos que una persona natural o jurídica que haya sido sancionada con la imposición de una multa por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio derivado de la violación de las normas de libre competencia y específicamente de aquellas conductas en donde haya incurrido en colusión o fraude en licitaciones o concurso o en la distribución de adjudicaciones de contratos, también sea objeto de una inhabilidad por cinco años. 3) La falta de maduración de los proyectos sigue generando vacíos en su estructuración como lo viene demostrando la sucesiva jurisprudencia del Consejo de Estado³ el cual ha considerado que en la fase precontractual se encuentran deficiencias de planificación, como por ejemplo sucede con la falta de disponibilidad de los predios lo que, a posteriori no permitiría la ejecución del contrato o que éste no podrá ejecutarse en el tiempo acordado. En otras palabras, la planificación del proyecto obliga a las entidades a la racionalización y organización de sus acciones y actividades con el fin de lograr el fin del contrato como es el interés general a través de los contratos estatales. Es así como se requiere que desde los estudios previos se puedan establecer los precios reales del mercado y así le permita evaluar objetivamente las condiciones del contrato. Se requiere desde la elaboración de los estudios previos, analizar todos los factores jurídicos, económicos, técnicos, materiales, operativos, temporales, climáticos, etc., que sean previsibles y aseguren la mayor probabilidad de que la ejecución del objeto del contrato se lleve a feliz término. Un asunto importante, advierte la jurisprudencia, es la determinación de la duración del objeto contractual, ya que permite fijar el costo real del negocio proyectado y así se asegure la conmutatividad del contrato estatal. 3 Consejo de Estado, Sentencia del 24 de abril de 2013, expediente 27.315. Consejo de Estado Sentencia del 12 de diciembre de 2015, expediente 51.489.	En consecuencia, consideramos que es necesario regular la fase de maduración de los proyectos de inversión para reducir los riesgos de contratos que no pueden ser ejecutados, o su ejecución se convierta en más onerosa para la administración pública. Para tal fin se proponen la implantación de la gestión de proyectos bajo estándares internacionales tales como el PMI. A continuación se presenta una descripción de lo que serían las oficinas de gestión de proyectos estatales que, por supuesto, no puede servir de vehículo para ampliar la burocracia. Gestión de Proyectos. Al tener una cantidad tan numerosa de entidades generando proyectos, compras, programas y en general adquisiciones, las condiciones son suficientes para pensar que debemos tener una gestión de proyectos unificada y acorde a las últimas tendencias y estándares que se vienen implementando a nivel internacional. El objetivo de buscar un lenguaje universal para los proyectos, es un tema que viene implementándose hace más de 40 años y esto ha generado estándares, normatividades y lineamientos a nivel mundial muy reconocidas en el sector privado y cada vez más en el sector público. El estándar ANSI/PMI 99-001-2017 del PMI (Project Management Institute) es el referente que se ha establecido globalmente en grandes operaciones e igualmente en entidades estatales de países como Canadá, Estados Unidos, Singapore, Qatar y Reino Unido e igualmente en Organizaciones internacionales con operaciones a nivel mundial como la ONU o el BID que ha generado su propia metodología denominada PM4R (Project Management for Results) enfocada a contratación de proyectos de inversión. OGP (Oficina de gestión de proyectos) La necesidad de una estrategia de inversión pública que permita estandarizar los procesos de gestión de proyecto y una alineación a los planes de desarrollo nacional, departamentales y municipales, con lo cual se puedan determinar un ciclo de vida de los proyectos, programas, servicios y/o necesidades, nos lleva a proponer la implementación de la metodología de GESTIÓN DE PROYECTOS del PMI mediante la adaptación a nuestras oficinas de planeación (o equivalente en todas las entidades contratantes) a las nuevas tendencias establecidas para oficina(s) de gestión de proyectos estatal(es) donde se dicten y controlen todos los lineamientos propios de esta metodología logrando consolidar un nivel central

de liderazgo, estandarización, implementación, mejora continua y sostenimiento de una estrategia única para todo las oficinas de planeación (o las que hagan sus veces) que estarán obligadas a implementar la metodología para concebir, planear, ejecutar, monitorear, controlar y mantener los proyectos. La función principal de una OGP estatal, es tener una estandarización y unos parámetros claros de gestión de proyectos que permita la optimización de los recursos públicos logrando obtener una definición clara de las condiciones en que una inversión se genera, se evalúa, se planifica, se desarrolla, se entrega y se mantiene en el tiempo. BIM (Building Information Modeling). El BIM hace referencia a una metodología de trabajo colaborativo basada en la generación y el intercambio de datos entre todas las partes del proyecto. Sobre la base de estos datos es posible gestionar todo el ciclo de construcción de un proyecto, desde la idea y diseño hasta la realización. BIM incorpora información geométrica 3D, de tiempos 4D, de costos 5D, ambiental 6D y de mantenimiento 7D. El Ciclo de Vida y el proceso de maduración de proyectos La contratación pública y los esfuerzos por controlar la corrupción en ésta, se enfocan en el proceso de compra o de selección del contratista; lograr un proceso adecuado en esta fase del proyecto ha sido objeto de esfuerzos, incluyendo los pliegos tipo y la gestión de los entes de control. Estos esfuerzos deben ser realizados en todas las fases de un proyecto y para esto se debe estandarizar el CICLO DE VIDA de los proyectos y programas y determinar en cada fase de este ciclo los procesos adecuados bajo una estandarización de todos los parámetros de costos, tiempos y alcance. Tener un ciclo de vida establecido, estándares y mejores prácticas implementadas y acompañados de metodologías y desarrollos tecnológicos aplicados como BIM (Building Information Modeling), nos permiten garantizar la maduración de los proyectos, optimización de recursos y minimizar riesgos de corrupción. Sistemas de Información , Gestión documental y bases de datos. Las aplicaciones tecnológicas disponibles en la actualidad unidas a la capacidad de gestión de datos que se permiten a través de grandes bases y sistemas de información, son garantía de la implementación de un control documental y una gestión de proyectos adecuada que permite a las entidades el control de la información e igualmente el establecer parámetros históricos que brindan	retroalimentación y la seguridad de lograr rangos de tiempos y precios adecuados para la elaboración de los presupuestos y programas de obra. Tener el control de la información y su adecuada gestión permite que el origen de los nuevos proyectos sea basado en lecciones aprendidas y en información actual, así como el establecer mecanismos abiertos de monitoreo y control. Información para monitoreo y control público El trabajo de las OGP, promueve, además, la transparencia ante los ciudadanos pues las herramientas tecnológicas disponibles en la actualidad, permiten generar sistemas de monitoreo y control social que logran informar en tiempo real el avance y estado de las inversiones públicas. En conclusión, la indebida elaboración de los estudios previos puede generar que el objeto del contrato no pueda ejecutarse o que su ejecución va a depender de situaciones indefinidas o inciertas por necesitar de decisiones de terceros, o que los tiempos de ejecución del contrato no podrán cumplirse y puede sobrevenir un incumplimiento de las partes contratantes, en detrimento patrimonial para el Estado por los sobrecostos en que habrá de incurrirse por el retardo o diferentes situaciones que afecten la ejecución normal del objeto contractual. Lo anterior genera la necesidad de regular con mayor detalle la obligación de las entidades estatales de planificar los contratos en sus especificaciones técnicas, sobre todo en lo que tiene que ver con los proyectos de infraestructura. 4) Las cláusulas excepcionales son inherentes a la contratación pública por tener origen en el poder público, y así se contemplaba en el derogado Decreto 222 de 1983; por lo tanto, se propone que todos los contratos tengan pactadas dichos medios de control y vigilancia. En estos términos, la fuente que justifica la existencia de las cláusulas excepcionales al derecho común, es el poder público, afirma Benavides⁴ que los poderes unilaterales no son el resultado de una regla positiva sino de una prerrogativa del poder público, cuyo fundamento se encuentra fuera del contrato, en los privilegios con los cuales debe contar la Administración para lograr sus fines públicos. Esta naturaleza extracontractual por encima del contrato explicaría las razones por las cuales no es necesaria una consagración positiva y además que no se necesita que las partes las pacten e incluso que la misma ley las consagre, 4 Benavides, José Luis. Moreno Cruz, Pablo. La Contratación Pública en América Latina. Universidad Externado de Colombia. 2016, pág. 62 a 68
pues son inherentes a la Administración y por eso no son disponibles por las partes lo que conllevaría a que la Administración no pueda renunciar a ellas. Por lo tanto, la fuente legítima se encuentra en las potestades públicas de preservación del interés general y las responsabilidades de la Administración en el mantenimiento del correcto desarrollo y prestación de los servicios públicos. Bajo ese nuevo criterio, todos los contratos estatales deben gozar de esta prerrogativa y así el Estado no pierde el control y vigilancia sobre los contratos que debe vigilar para que se cumplan las finalidades que es indudablemente el interés general. En segundo lugar se propone ampliar a todos los contratos estatales que suscriban las entidades estatales la cláusulas excepcionales al derecho común y así reducir las interpretaciones que la jurisprudencia ha señalado frente a la aplicación o no de los medios de control como son la terminación, modificación e interpretación unilaterales, la declaratoria de caducidad y la cláusula de reversión, incluyendo la posibilidad de hacer efectiva la cláusula de multas y cláusula penal pecuniaria por acto administrativo, todo con el objeto de ampliar la protección del interés general que demanda la aplicación de estos mecanismos excepcionales y de privilegio para el Estado. Cuando se presentaron los casos de corrupción en la concesión de Bogotá – Girardot, el interventor del contrato incurrió en un grave incumplimiento que no se pudo detener a tiempo en razón a que la Administración Pública no tenía los instrumentos para imponer la caducidad al contrato de consultoría por cuanto la norma no tenía contemplado que se pudieran pactar en este tipo de contratos. Recientemente en un contrato de aporte se pactaron las cláusulas excepcionales donde el contratista allegó a la entidad estatal una póliza de seriedad como garantía bancaria que no reconoce la entidad financiera, y allegó la garantía bancaria para garantizar el cumplimiento del contrato que tampoco reconoce la entidad financiera, por lo tanto se declaró la caducidad del contrato, estando la duda si en este tipo de contratos no es válido su pacto, o si al tratarse de un contrato de prestación de servicios de internet también se entiende que las pueden pactar las partes contratantes⁵. 5) Para los convenios de cooperación⁶, se ha sostenido que han generado un abuso del convenio de cooperación con organismos de cooperación internacional que con su propio régimen ha ejecutado recursos estatales, cuando la filosofía de 5 Matallana Camacho, Ernesto. Artículo para las Jornadas de Derecho Administrativo de la facultad de Derecho de la Universidad Externado de Colombia 2022. "LAS CLÁUSULAS EXCEPCIONALES AL DERECHO COMÚN COMO MECANISMOS DE RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS" 6 Matallana Camacho Ernesto. "MANUAL DE CONTRATACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA, REFORMA LEY 80 DE 1993". UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA. Edición 2005, 2009, 2013, y 2015	estos convenios de asociación era que la propia entidad fuera el órgano ejecutor, por lo tanto, se propone que no sea posible ejecutar recursos públicos a través de Organismos de Cooperación Internacional; 6) Los medios de comunicación se han encargado de denunciar prácticas de corrupción y una de ellas se presenta en la licitación pública respecto de su trámite por parte de las entidades estatales y es lo que se han denominado licitaciones express, que son procesos de convocatoria pública en la cual se conceden términos muy cortos para preparar y presentar ofertas por parte de los interesados, y a pesar que estos solicitan una prorroga de dicho plazo, la entidad estatal se resiste a concederlo con el argumento de la necesidad de adjudicar prontamente, en clara vulneración del derecho a la igualdad y libre competencia económica. Para la muestra podemos ilustrar un proyecto del municipio de Chía (Cundinamarca) con la con la Licitación Pública n.º LP-29 -2018⁷, en el cual al analizar como se surtió el proceso encontramos que se presentaron sucesivas observaciones al mismo sobre el tiempo demasiado corto para preparar y presentar la propuesta, sobre todo en lo referente al diligenciamiento de 1.500 ítems de obra, solicitud que no fue atendida por el Alcalde de dicho municipio, propiciando que no se presentara ningún proponente, obligando a declarar desierta la licitación y luego ordenar la apertura para un proceso de selección abreviada donde solo se obtuvo un solo proponente, caso analizado por la doctrina⁸. Para Oscar González, Zar anticorrupción identificó en la revista Cambio las diez modalidades más utilizadas, y una de ellas es la Licitación Express, en donde los funcionarios públicos ordenadores de gasto, de común acuerdo con los contratistas, establecen términos muy breves para el diseño, preparación, elaboración y presentación de las propuestas que serán consideradas. Explica que en una semana abren el proceso, fijan fecha para la presentación de las propuestas y establecen en un mismo día la visita y la audiencia de aclaraciones y el plazo para formular observaciones, y solo el que está escogido esta en capacidad de cumplir y los demás quedan por fuera por razones de tiempo y distancia. Por lo tanto, se requiere regular los plazos de la licitación pública para obstaculizar esta mala práctica administrativa. 7 [https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=18-11-8793732] 8 Matallana Camacho Ernesto. "LA LICITACIÓN PÚBLICA. Aplicación del principio de proporcionalidad a la selección objetiva de contratistas". UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA. 2021

7) La línea jurisprudencial del Consejo de Estado no ha sido uniforme en la calificación de la naturaleza jurídica del anticipo y eventualmente hay lagunas en la ley que han permitido en la ejecución de contrato que el recurso público sea girado al mismo contratista cuando la pretensión del control de esta institución cuando introdujo la fiducia mercantil, era girarle directamente a los fabricantes o distribuidores. Por lo tanto, se requiere introducir una mejor reglamentación de la institución para facilitar que los contratistas tengan aportes estatales que permitan el financiamiento de los primeros gastos del contrato y facilite un mayor número de proponentes. En la sentencia del Consejo de Estado del 19 de febrero de 2021 expediente 65277 considera el anticipo como un recurso que debe ser amortizado y que se concibe como una herramienta de apalancamiento financiero para que el contratista pueda hallar solvencia y dar inicio a las actividades estipuladas en desarrollo del objeto del contrato, posición compartida en la Sentencia del 3 de noviembre de 2020, expediente 47760 donde señala que el recurso del anticipo debe ser amortizado. Así mismo siguiendo esta línea jurisprudencial encontramos la Sentencia del 5 de julio de 2006 expediente 24812 se califica el anticipo como dinero público que siguen perteneciendo a la entidad contratante mientras el contratista no lo amortice totalmente por cuanto es el adelanto del precio que aún no se ha causado, y su pago tardío genera intereses moratorios. Que sea un pago previo a la iniciación del contrato también lo indicó en la Sentencia del 28 de abril de 2021 expediente 45298. Sobre el pago a tiempo del anticipo también se pronunció la Sentencia del 7 de septiembre de 2020, expediente 43877. Por su parte en contravía con la línea jurisprudencial, el Consejo de Estado en Sentencia del 12 de febrero de 2014 expediente 31682, sostuvo que el anticipo no es un préstamo sino que en realidad constituye una modalidad de pago que las partes en desarrollo de su autonomía de la voluntad libremente puedan convenir, sea anticipo o pago anticipado es una obligación que asume la entidad y por ello es válido reconocer intereses moratorios. Por lo anteriormente expuesto se hace necesario determinar la naturaleza jurídica del anticipo, y las consecuencias jurídicas por su pago tardío. Por otra parte se considera que se hace necesario aclarar la modificación de los contratos para establecer con mas exactitud que la ampliación en plazo en valor se deba celebrar en virtud no de una adición sino de un verdadero contrato adicional, toda vez que a través de la variación del plazo inicialmente pactado o del valor se están modificando las condiciones inicialmente fijadas en el contrato y para modificar tanto el plazo como el valor la entidad estatal debe justificar las razones por las cuales desplaza el cumplimiento del interés general que persigue el contrato estatal y como bien lo estableció la Corte Constitucional en la	Sentencia C-400 de 1999, no solo frente al plazo sino en el mayor valor que ahora debe reconocerle al contratistas, aclarando que cuando se trata de mayores cantidades de obra, no se requiere de suscribir un contrato adicional toda vez que las partes en principio de autonomía de la voluntad definieron las especificaciones técnicas por parte de los pliegos de condiciones y el contratista le fijo el precio unitario de cada ítem con la propuesta económica Adicionalmente en el contrato de consultoría que comprende, de acuerdo con el artículo 32 de la ley 80 de 1993, entre otras actividades los estudios, diseño e Interventoría, se trata de trabajos intensivos que emplea recurso humano técnico y profesional, y por ello su presupuesto se calcula teniendo en cuenta la formación académica de las personas, la dedicación requerida y el tiempo de duración de la actividad. Así las cosas, independientemente de la eficiencia con que desarrolle el contrato el constructor, el interventor debe mantener su plantilla de personal y por tanto no resulta ni procedente ni equitativo que se pretenda cancelar el servicio prestado por el personal de la interventoría en función del avance de obra. En efecto, es un error pretender calcular el costo de la Interventoría en función del valor del contrato de construcción pues el primero depende del personal que requiera y no de los costos de construcción que pueden elevarse por efectos de superiores especificaciones y, no por ello debe ser más onerosa la interventoría. Remunerar la Interventoría en función del avance de obra nos llevaría al absurdo de negar el pago a un interventor diligente que con su personal advirtió, apremió y sustentó la sanción de un contratista que está atrasado en la obra y esa circunstancia detectada y por la cual se le debe pagar al interventor, se haría nugatoria porque la obra no avanza, situación por la cual se estaría no solo sancionando al incumplido, sino también al interventor al negarle el pago. En síntesis podemos afirmar que mientras haya actividad del constructor, debe haber presencia de la interventoría y, por ende remuneración de la misma pues de lo contrario podría presentarse un enriquecimiento sin causa a favor del contratante que recibe un servicio y no cancela valor alguno por el mismo. Finalmente consideramos que se le debe conceder al interventor del contrato un mes adicional de remuneración de sus servicios para que reciba el contrato y proyecte la correspondiente liquidación de mutuo acuerdo. 8) Se está volviendo de común ocurrencia acudir al expediente de la cesión del contrato cuando se presentan dificultades y atrasos en la ejecución del mismo y, lo que debiera ser una sanción por incumplimiento, se convierte en una posibilidad de negocio para el contratista incumplido.
Está mala práctica resulta inaceptable y por tanto es imperativo regular la forma en que se pueden ceder los contratos por imposibilidad cierta de continuar su ejecución, y sancionar, antes de la cesión a quien quiere evadir la responsabilidad que asumió al presentar la oferta y suscribir el contrato. Un caso que puede ilustrar lo dicho en párrafos precedentes lo publicó el diario Vanguardia de Bucaramanga en su edición del domingo 21 de agosto de 2023, bajo el titular " Los enredos que han impedido que Barrancabermeja tenga su propia PTAR. Establece la Unidad Investigativa de Vanguardia que un contrato suscrito en septiembre de 2016 con un plazo de 37 meses a hoy solo tenga un avance del 28% y ni los integrantes del consorcio interventor ni los del consorcio constructor hoy estén al frente de sus contratos, pues o renunciaron a la ejecución en el caso del interventor o vendieron su participación en el caso de los dos miembros del consorcio constructor. Sin duda alguna el cambio de constructores e interventores afecta el desarrollo de los proyectos y por ende al contratante y a la comunidad y por ello debe ser objeto de sanción quien no honra su compromiso contractual y " vende el problema", en lugar de asumir su responsabilidad y culminar el contrato. Por todo lo anterior es que se regula la cesión de los contratos cuando se realizan para pretender evitar una sanción por incumplimiento. En esos términos consideramos que se hay un atraso en la ejecución del contrato es deber de las entidades estatales iniciar los procedimientos por incumplimiento del contrato de conformidad con la aplicación del artículo 86 de la ley 1474 de 2011 y evitar que para eludir una sanción contractual como la aplicación de una multa, hacer efectiva la cláusula penal pecuniaria e incluso decretar la caducidad del contrato, se solicite la cesión del contrato. Por lo tanto para evitar esta mala práctica proponemos entonces que de solicitarse la cesión del contrato y este en curso o se haya iniciado una actuación administrativa encaminada a demostrar el incumplimiento para imponer una sanción contractual, entonces solo opere la cesión una vez que se haya proferido acto administrativo sancionatorio debidamente ejecutoriado. 9) La urgencia manifiesta ha dicho la doctrina⁹ requiere de una reforma a la institución y a su sistema de control para que pase del control fiscal inútil al control 9 Matalana Camacho Ernesto. "LA URGENCIA MANIFIESTA. ASPECTOS TEÓRICOS SUSTANCIALES Y PROCESALES Y LOS MECANISMOS DE CONTROL DE LA INSTITUCIÓN".	judicial más eficiente y que tenía el proyecto presentado por el Ejecutivo y modificado en los tramites legislativos. El primer problema radica en el presupuesto para declarar la urgencia manifiesta, el cual genera que cualquier proceso de selección que no permite adelantar una convocatoria sea tramitado por esta vía excepcional, y adicionalmente el control de legalidad se adjudicó a los organismos de control fiscal, y su pronunciamiento no tiene efectos cuando declara la ilegalidad del acto de declaratoria de urgencia manifiesta, por cuanto al ser un acto administrativo no detiene la actuación irregular, además que los tiempos que le ha demandado ese pronunciamiento se extienden al tramitarlo en doble instancia, conociendo casos en los cuales se demoró hasta cinco años para pronunciarse sobre la ilegalidad de la actuación administrativa sometida a su control. Lo indagado por la doctrina demostró que los controles eran deficientes que permitían el abuso de esta institución en contra del tramite regular, esto es, adelantar el proceso de convocatoria pública. Se evaluaron declaraciones controladas por Contraloría General de la República en el periodo 1994 – 1998. Así se presentan los antecedentes de esta institución: La ley 110 de 1912. art. 27 Urgencia Evidente. Ley 61 de 1921. Urgencia Evidente. Cubrimiento de necesidades inmediatas de orden público o seguridad nacional, o la amenaza de una calamidad como una epidemia o una inundación, por el Consejo de Ministros Ley 4ª de 1964. Calamidad o grave perjuicio social. Decreto 150 de 1976. Urgencia evidente. Necesidades inmediatas de orden público, seguridad nacional o calamidad pública declarada por el Consejo de Ministros. Decreto ley 222 de 1983. Urgencia evidente. Necesidades actuales previsibles de orden público, seguridad nacional o calamidad pública. Revisando el proyecto de ley 149 de 1992 posterior ley 80 de 1993, en su artículo 37 relativo al Control de la contratación de urgencia, se propuso como sistema de control de legalidad, qué una vez celebrados los contratos adjudicados por urgencia manifiesta, estos y el acto administrativo que la declaró se enviarían al Tribunal Administrativo del domicilio de la autoridad. No establece un plazo para que se pronuncie y la sentencia es susceptible de recurso de apelación ante el Consejo de Estado, quien tiene un mes para decidir sobre la ilegalidad de la actuación administrativa. PUBLICACIÓN EDICIÓN TESIS DE GRADO No. 20. UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA. 2003

Es necesario aclarar que en el trámite legislativo en la ponencia en el segundo debate, se modificó el control de legalidad y paso para ser competente la autoridad de responsabilidad fiscal del orden territorial correspondiente que debía decidir en los siguientes dos meses de radicados el acto administrativo y los contratos. Doctrinariamente hay una regla general para seleccionar al contratista que es la licitación pública, por lo tanto, el trámite de urgencia manifiesta es un sacrificio del principio de transparencia, por cuanto no se requiere de solicitud de ofertas y el único límite es celebrar el contrato a precios de mercado. La discusión jurídica es que pasa cuando no se cumplen los requisitos para expedir el acto de urgencia manifiesta, allí se incurre en la prohibición legal expresa de eludir los procesos de selección de contratistas que correspondan (n8art.24ley80) y que genera la nulidad de toda la actuación administrativa. Sin embargo, el problema es más de fondo, por cuanto al estudiar las causales para acudir a la urgencia manifiesta, puede suceder que los criterios sean los suficientemente amplios que permitan en cualquier caso acudir a esta institución y esa actuación termine siendo válida jurídicamente hablando. Por esta razón se presenta el proyecto de ley 048 de 1999, en donde propone reducir a dos causales la declaratoria de urgencia manifiesta y que no agotó el trámite legislativo: Cuando se presenten situaciones relacionadas con los estados de excepción a que se refieren los artículos 212, 213, y 215 de la Constitución Nacional; Cuando peligre la prestación de los servicios públicos o la salubridad general como consecuencia de desastres producidos por fenómenos naturales o por casos fortuitos o de fuerza mayor. Por lo anterior, se propone una reforma tanto de las causales para declarar la urgencia manifiesta como el sistema de control de legalidad para se devuelva como en el proyecto original, a la justicia contencioso administrativa, pero con un trámite más expedito. 10) Modificación del artículo 5º de la ley 1150 y el artículo 88 de la ley 1474 de 2011 se propone luego de los análisis propuestos por la doctrina¹⁰, donde se demuestra como a través de reglas abusivas, desproporcionadas, irracionales y discriminatorias se logra un fraude a derechos constitucionales como la libre competencia económica y el derecho a la igualdad. Proponemos una regla de prevalencia condicionada en combinación con las reglas del pliego tipo, con los cuales establecemos las cláusulas necesarias en términos de experiencia y 10 Matallana Camacho Ernesto. "LA LICITACION PÚBLICA. Aplicación del principio de proporcionalidad a la selección objetiva de contratistas". UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA, 2021	capacidad financiera, y nos apoyamos en las denuncias que sobre estos casos se presentan en las redes sociales¹¹ sobre el direccionamiento y la posterior presencia de un solo proponente. En otras palabras, se trata de corregir una práctica administrativa recurrente desde que se expidió la ley 80 de 1993 denominada direccionamiento de los procesos de selección donde las entidades estatales elaboraban pliegos de condiciones hechos a la medida del proponente que sería el adjudicatario, muchas de estas reglas de participación se diseñaban con requisitos muy altos que solo podría cumplir quien estaba predestinado para participar como único proponente y al cumplir con todos los requisitos se le adjudicaba el contrato con un beneficio económico para el contratante muy bajo o nulo al no haber presencia de competidores o proponentes. En el año 2007 al expedirse la ley 1150 de 2007 se deroga el artículo 29 de la ley 80 y se implementa el artículo 5º que establece que los requisitos mínimos habilitantes de capacidad financiera y experiencia deben ser adecuadas y proporcionales con la naturaleza y el valor del contrato. Al comparar requisitos de participación que generan un solo proponente y licitaciones públicas que tienen alta participación se encuentra que reglas como experiencia de cinco y hasta ocho veces en facturación; exigencia de cantidades de obra específicas, el requerir ejercicio de la profesión u oficio o la existencia de persona jurídica en quince o diez y ocho años contados hacia atrás; solicitar experiencia reciente de los últimos dos o tres años; requerir de los interesados en la exigencia del registro único de proponentes diez a quince clasificaciones, se constituyen en reglas abusivas, discriminatorias, desproporcionadas que impiden que se ejerzan derechos constitucionales como la libre competencia económica y el derecho de igualdad. Ello amerita que desde la ley se puedan condicionar los pliegos de condiciones a reglas que generen una mayor participación, como ya lo logró el artículo 5º de la ley 1882 cuando permite la acreditación de experiencia en lo público y lo privado¹². Hay una práctica de la administración de empaquetar en un mismo proceso proyectos que incrementan los requisitos de participación concentrando la adjudicación en pocos proponentes¹³, tal como quedó registrado en el informe de Control Excepcional Recursos de Proyectos de Infraestructura Educativa, presentado por la Contraloría General de la República en un Informe de Auditoría 11 @IngirRodrigo 12 Matallana Camacho, Ernesto. "LA LICITACIÓN PÚBLICA. Aplicación del principio de proporcionalidad a la selección objetiva de contratistas". Universidad Externado de Colombia. 2021 13 file:///Users/macbookair/Downloads/Informe%20No.%2034%20AC.%20Control%20Excepcional%20Proyectos%20FFIE.pdf
de Cumplimiento de Julio de 2020, en dicho informe (pág. 9) se indica que entre el año 2015 y 2016 el Fondo de Infraestructura Educativa PA-FFIE realizó 4 invitaciones abiertas para suscribir los contratos marco de obra e interventoría para los 5411 proyectos de infraestructura educativa, con un presupuesto estimado agotable. Como resultado, se suscribieron 13 contratos marco de obra con 9 contratistas, divididos en 5 regiones y 533 proyectos, además 13 contratos marco de interventoría con 19 contratistas y 533 actas de servicio de interventoría. En esos términos el Ministerio de Educación Nacional (MEN) aportó un billón doscientos seis mil cuatrocientos cuatro millones doscientos sesenta y un mil veintiocho pesos (\$1.206.404.261.028), y a su vez las entidades territoriales y el Sistema General de Regalías un billón ciento setenta y nueve mil ciento setenta y dos millones ochocientos cuarenta y seis mil ciento ochenta y tres pesos (\$1.179.172.846.183), para financiar 541 proyectos priorizados con corte a Diciembre 31 de 2019, dentro del cual se encuentran 286 proyectos, objeto de evaluación. Luego se informa que mediante auto 001 del 18 de enero de 2019 se declaró por parte de la Contraloría General de la República, de impacto nacional los hechos relacionados con los recursos de inversión del MEN para la infraestructura educativos. Así mismo mediante auto ORD 80112-0213-2019 del 8 de noviembre de 2019, el Contralor admitió la solicitud de control excepcional de la Veeduría a la Gestión Pública Estado Colombiano a los recursos públicos destinados para las obras de infraestructura educativa y con fundamento en la siguiente queja: Lo anterior, se fundamentó en la queja que instauró una veeduría ciudadana con número 2019ER0124780 del 08 de noviembre de 2019, "(...) mediante el cual el Representante Legal de la Veeduría a la Gestión Pública Estado Colombiano solicita ejercer control excepcional a los recursos públicos, de los cuales los entes territoriales aportan aproximadamente \$1,04 billones, equivalente al 45% pertenecientes a recursos de las obras de infraestructura educativa construidas con recursos del Fondo de Financiamiento de Infraestructura Educativa y recursos de los siguientes Entes Territoriales". "(...) La solicitud tiene su fundamento, con el objetivo de hacer una revisión total e integral a todos los presupuestos destinados a la Construcción de Colegios, ante las múltiples fallas, retrasos, demoras en la construcción de estas obras en todo el país, de lo cual dan diariamente reporte los medios de comunicación". "Son 541 obras de infraestructura educativa que se adelantan en todo el país, por más de \$3,03 billones de pesos, de los cuales los Entes Territoriales aportan aproximadamente \$1,4 billones, equivalente al 45% de los recursos". La ejecución de los recursos se encontraba distribuido para la construcción de colegios en: Amazonas, Antioquia, Arauca, Archipiélago de San Andrés y Providencia, Atlántico, Bolívar, Boyacá, Caldas, Casanare, Cauca, Cesar, Choco, Córdoba, Cundinamarca, Guainía, Huila, Guajira, Magdalena, Meta, Nariño, Quindío, Risaralda, Santander, Sucre, Tolima y Valle del Cauca.	Se presenta el informe de auditoría a la Ministra, la Gerente del Fondo de Financiamiento de Infraestructura Educativa y a los Gobernadores y Alcaldes. En el informe (pagina 49) se indica que el concepto sobre la auditoria arroja situaciones de incumplimientos a la normatividad aplicable en la postulación, viabilización, priorización, planeación, ejecución y entrega de los proyectos. Detectan problemas en la entrega de los predios por parte de las entidades territoriales, los cuales en criterio de la Contraloría debían contar con disponibilidad inmediata de servicios públicos básicos, necesarios para la postulación del proyecto. Se viabilizaron proyectos que carecían de condiciones técnicas, administrativas, legales y ambientales y ello afectó la ejecución generando incumplimientos por parte de los contratistas de las entidades territoriales y del Fondo, generando terminaciones anticipadas y cancelaciones de proyectos. Por otra parte el objeto de los contratos marco era: "la elaboración de los diseños y estudios técnicos así como la ejecución de las obras mediante las cuales se desarrollen los proyectos de infraestructura educativa requeridos por el PA FFIE, en desarrollo del PNIE", sin embargo, se agrega que se incumplió el principio de oportunidad, al establecer demoras para iniciar las obras, retrasos en la ejecución, muchos se quedaron en estudios y diseños y, algunos que llegaron a la fase 2 presentaron irregularidades, aulas sin terminar, proyectos terminados de manera anticipada y/o cancelados, hechos que demuestran ineficiencia en el uso de los recursos públicos. Y este es el resultado de la ejecución: El PNIE, declarado como de importancia estratégica según el Conpes 3831 de 2015, estimó el déficit en 51.134 aulas escolares, siendo esta la principal barrera para implementar la estrategia de jornada única en la totalidad de establecimientos educativos oficiales del país. De éstas, 30.680 debían estar listas en 2018; no obstante, al final de la vigencia 2019, sólo se terminaron 3.300 aulas en 151 instituciones educativas, equivalentes al 10,76% de avance frente a la meta total propuesta para 2018. De los 286 proyectos evaluados en la presente Auditoría, únicamente 2 se encontraban concluidos (construcción terminada), esto es el 0,70% del total de proyectos analizados. A su vez, 135 proyectos fueron terminados de manera anticipada, siendo esta cantidad el 47,54% del total. Por su parte, 37 proyectos fueron cancelados (el 13,03%), significando lo anterior, proyectos viabilizados en un principio, pero no desarrollados. ... En términos de aulas, la CGR evidenció que los 286 proyectos representaban 6.405 aulas (4.254 nuevas, 1.203 mejoradas y 948 especializadas). No obstante, este Ente de Control

únicamente avizó 22 aulas concluidas, esto es el 0,34% del total. Así las cosas, la ejecución de los recursos por parte del FFIE no es eficiente y se relaciona básicamente con debilidad en la planeación de los proyectos, así como en falencias en las labores de supervisión. ... La mayor cantidad de proyectos se localizan en los departamentos del Valle del Cauca (39 en total) y Antioquia (33 en total). En esta misma línea, en estos departamentos se evidenció el mayor número de proyectos terminados de manera anticipada (34 en el Departamento del Valle del Cauca y 27 en el Departamento de Antioquia). Y frente al proceso de selección objetiva esto concluyó: "Se evidenció concentración de proyectos en pocos contratistas. Aproximadamente el 46% de los proyectos fueron asignados a un solo contratista (Consorcio Mota-Engil). Solo 2 contratistas acumulan más del 60% de la totalidad de los proyectos desarrollados. El Consorcio Mota-Engil, quien es el contratista con mayor número de asignaciones de proyectos, (45,99%), también es el que mayor número de atrasos presentó (el 53,05% del total de proyectos atrasados)". Esta contratación aún adolece de problemas como lo evidencia un derecho de petición presentado para que fuera resuelto por el Senador Rodolfo Hernández Suárez: PETICIÓN OFICIO DEL 26 DE JULIO DE 2022, oficio presentado por DIEGO ALEXANDER CHAPARRO, BERNARDO ACERO ESPITIA, FABIAN PEDROZA QUINTERO, ISRAEL SANDOVAL MANRIQUE en REPRESENTACION VICTIMAS CONTRATO 1380-37-206: En el derecho de petición se señala que el Ministerio de Educación dirigido por el Gobierno de Juan Manuel Santos se creó un Fondo de Construcción de Infraestructura Educativa de los diferentes departamentos de Colombia con el fin de promover y/o impulsar la jornada única estudiantil, denominado FONDO DE FINANCIAMIENTO PARA LA ESTRUCTURA EDUCATIVA (FFIE), permitiendo un régimen privado para la ejecución de estos recursos. En virtud de estas competencias se suscribió el contrato marco de obra No. 1380-37-2016 por licitación privada en el año 2016 por la suma de \$230 mil millones de pesos. El objeto era la elaboración de los diseños y estudios técnicos, así como la ejecución de las obras mediante las cuales se desarrollan los proyectos de infraestructura educativa requeridos por el PA FFIE. El contrato se lo adjudicaron a la Unión Temporal conformada entre Germán Mora Insuasti como persona natural y el Nuevo Horizonte que tiene a la misma persona como representante legal.	Sostiene en el oficio que este contrato generó una víctimas entre obreros, maestros de obra, ayudantes, celadores, restaurantes, proveedores, pequeñas, medianas y grandes empresas para la construcción de estos megaproyectos. Agrega que como no tenía anticipo, el contratista decide hacer subcontratos para la ejecución del proyecto, cosa prohibida por el contrato marco. Lo anterior obligó a que las Mipymes adquirieran créditos pensando en el respaldo estatal, situación que finalmente no se dio por la negligencia de la interventoría, el FFIE y el Ministerio de Educación. La obra se pagaba por hitos cumplidos. Así que si no se cumplía con el hito no se pagaba y cuando se cumplía con el hito, de todas maneras, no se le cancelaba al subcontratista, con los problemas sociales que esto generó. Los incumplimientos generaron denuncia penal por parte del Gobernador de Boyacá y los 25 alcaldes por el presunto delito de tentativa de estafa agravada del mes de abril de 2019, pero los funcionarios solo encubrieron al contratista. Luego se autoriza una cesión del contrato dejando por fuera los compromisos con los subcontratistas, pero al realizarlo con el mismo modelo, siguieron los problemas sociales y el Fondo sigue cancelando los hitos sin tener en cuenta el paz y salvo de los subcontratistas. Por otra parte, la Contraloría General de la República instauró denuncia en febrero de 2020 pero nuevamente el Ministerio y los otros funcionarios no han tomado cartas en el asunto y siguieron adelante con los pagos. En esos términos, uno de los problemas que pudieron generar esta gestión antieconómica e ineficiente podría presentarse en el empacamiento de proyectos concentrando la adjudicación del contrato en pocos contratistas, que no pudieron ejecutar el proyecto en su dimensión y magnitud, asociado a la mala planificación del mismo como lo denunció la Contraloría General de la República. Por otra parte, se hace necesario regular la adjudicación de puntos, la distribución de los mismos para lo correspondiente al cumplimiento de contratos anteriores. Cordialmente,  RODOLFO HERNÁNDEZ SENADOR
AUTOR H.S. RODOLFO HERNÁNDEZ SUAREZ  Fabian Diaz Plata  Gustavo Moreno Hureado  Angelika Jaramila (un recurso a emp. Económica Mixta regional)  S. Virsoro  Carlos Jaramila  Angel P. Aguado  Marcela Castillo  Julián Gallo  Senador Jota Fe Hernandez  David Luna  Irma Henao  Cristian Arevalo Paseo Viraje Santander  Juan Manuel Contreras  Carlos Moreno  Omar Restrepo Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7 No. 8-68, Bogotá D.C. Oficina 412B / Extensión 3436 - 3768 rodolfo.hernandez@senado.gov.co	AUTOR H.S. RODOLFO HERNÁNDEZ SUAREZ  Imelda Daza Botes  Sando Ramirez  Jaime Cala  Alexander Lopez M.  Alberto Albalá  Germán Gómez  Pedro Boracutao

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 04 de octubre de 2022

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.207/22 Senado "POR MEDIO DEL CUAL SE INTRODUCEN REFORMAS AL ESTATUTO DE CONTRATACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA PARA PROMOVER LA PLURALIDAD DE OFERENTES Y CREAR HERRAMIENTAS PARA GARANTIZAR EL PRINCIPIO DE TRANSPARENCIA Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por los Honorables Senadores RODOLFO HERNANDEZ SUÁREZ, ARIEL AVILA MARTINEZ, FABIAN DÍAZ PLATA, ANGÉLICA LOZANO CORREA, MANUEL VIRGUEZ, CARLOS GUEVARA VILLABON, ANA PAOLA AGUDELO, JULIAN GALLO CUBILLOS, JONATHAN PULIDO HERNANDEZ, DAVID LUNA SANCHEZ, IRMA HERRERA, OMAR RESTREPO CORREA, IMELDA DAZA COTES, SANDRA RAMÍREZ LOBO, ALEXANDER LOPEZ MAYA; y los Honorables Representantes MARELEN CASTILLO, ERIKA SANCHEZ PINTO, GUSTAVO MORENO HURTADO, IRMA HERRERA RODRIGUEZ, CRISTIAN AVENDAÑO, JUAN CORTES DUEÑAS, CARLOS CARREÑO MARIN, LUIS ALBERTO ALBAN, GERMAN GOMEZ LOPEZ, JAIRO CALA SUAREZ, PEDRO BARACUTAO. La materia de qué trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión PRIMERA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO

Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – OCTUBRE 04 DE 2022

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión PRIMERA Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 208 DE 2022 SENADO

por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo entre la República de Colombia y la República Bolivariana de Venezuela sobre el Transporte Internacional de Carga y Pasajeros por Carretera”, suscrito en Cartagena de Indias, República de Colombia, el 1° de agosto de 2014.

208/22 PROYECTO DE LEY No. "POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL «ACUERDO ENTRE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA SOBRE EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA Y PASAJEROS POR CARRETERA», SUSCRITO EN CARTAGENA DE INDIAS, REPÚBLICA DE COLOMBIA, EL 1° DE AGOSTO DE 2014". EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA Visto el texto del «ACUERDO ENTRE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA SOBRE EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA Y PASAJEROS POR CARRETERA», suscrito en Cartagena de Indias, República de Colombia, el 1° de agosto de 2014. Se adjunta copia fiel y completa del texto del Acuerdo, certificada por el Coordinador (E) del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de la Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores, documento que reposa en el Archivo del Grupo Interno de Trabajo de Tratados y que consta en treinta y siete (37) folios. El presente Proyecto de Ley consta de cuarenta y cuatro (44) folios.	ACUERDO ENTRE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA SOBRE EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA Y PASAJEROS POR CARRETERA La República de Colombia y la República Bolivariana de Venezuela, en adelante denominados "las Partes"; Deseando fortalecer los vínculos de amistad entre ambas Partes; Reconociendo el interés en promover la integración económica y social en beneficio de ambos Estados; Convencidos de la necesidad y conveniencia de facilitar, a través de un instrumento legal, la regularización del transporte internacional de carga y pasajeros por carretera y dar impulso al desarrollo integral, buscando mejorar la calidad de vida de sus nacionales; Considerando la necesidad de cooperación entre los dos Estados en materia de transporte internacional de carga y pasajeros por carretera; y Contemplando el marco normativo que regule el servicio de transporte internacional de carga y pasajeros por carretera, de acuerdo a la legislación interna de las Partes, y animados por la firme intención de estrechar aún más las relaciones entre ambos Estados y favorecer la integración bilateral, Han llegado al siguiente Acuerdo: Artículo 1. El presente Acuerdo tiene por objeto establecer los términos y condiciones que se aplicarán al servicio de transporte internacional de carga y pasajeros por carretera entre las Partes. El servicio de transporte Internacional, objeto del presente Acuerdo, se prestará bajo los principios de complementariedad, solidaridad, igualdad, reciprocidad y respeto mutuo a la soberanía, conforme a lo establecido en los respectivos ordenamientos jurídicos internos y con lo previsto en este instrumento.
---	--

Artículo 2. El servicio de transporte internacional de carga y pasajeros por carretera, que se regula en el presente Acuerdo, comprenderá las diferentes formas de operación de transporte, de conformidad con el ordenamiento jurídico de cada una de las Partes, como el servicio de trasbordo, el servicio directo y el tránsito a terceros Estados. Artículo 3. Para los efectos del presente Acuerdo, se entiende por: Carga: Conjunto de mercancías lícitas que son objeto de una operación de transporte terrestre, desde un lugar de entrega en una de las Partes, hacia un lugar de destino en la otra Parte, amparadas en los documentos de transporte correspondientes. Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC): Es el documento que prueba que el Transportista Autorizado ha tomado las mercancías bajo su responsabilidad y se ha obligado a transportarlas y entregarlas de conformidad con las condiciones establecidas en ella o en el contrato correspondiente. Documento de Habilitación de Vehículo: Es el expedido por la autoridad competente de cada Parte, que autoriza la utilización de un vehículo para prestar el servicio de transporte internacional por carretera objeto del presente Acuerdo. Documento de Idoneidad: Autorización para realizar transporte internacional terrestre en los términos del presente Acuerdo, otorgada por el Estado con jurisdicción sobre el Transportista Autorizado. Documento de Tripulante Terrestre Internacional: Documento expedido por el Ministerio con atribuciones en el área de migración a través del órgano competente, a sus nacionales y extranjeros con condición de migrante permanente o residente, a solicitud de un transportista autorizado, y que acredita a su titular, como miembro de la tripulación de un vehículo habilitado para prestar el servicio de transporte internacional de carga o pasajeros de conformidad con el presente Acuerdo. Equipos: El conjunto de implementos y accesorios instalados en vehículos de transporte de pasajeros o carga, siempre que no evidencien un fin comercial, ni signifiquen modificaciones estructurales diferentes al diseño original y no hayan sido homologados por ninguna de las Partes.	Manifiesto de Carga Internacional (MCI): Es el documento que ampara la carga que se transporta internacionalmente por carretera, desde el lugar en donde es cargada en una de las Partes, a bordo de un vehículo o unidad de carga habilitado, hasta el lugar en donde se descarga en la otra Parte, excepto los efectos correspondientes a pasajeros y tripulantes. Migrante Permanente: Para la República Bolivariana de Venezuela es aquel extranjero que tenga la autorización para permanecer indefinidamente en el territorio de la República, contando para ello con el visado y el documento de identidad respectivo, otorgado por el Ministerio con atribuciones en el área de extranjería y migración. Paso de Frontera Habilitado para el Transporte Internacional de Carga y Pasajeros por Carretera: Aquel punto geográfico de la frontera bilateral, cuya habilitación se realiza de común acuerdo entre ambos Estados y se comunica a través de los canales diplomáticos, el cual cuenta con la infraestructura de servicios conexos necesarios para ejecutar los trámites administrativos y los controles de tránsito, aduaneros, migratorios, sanitarios, fitosanitarios, zoonosanitarios, entre otros, aplicables conforme al ordenamiento jurídico interno de cada Estado y los acuerdos internacionales que para ello establezcan las Partes. Permiso complementario de prestación de servicio: Autorización concedida por el Estado de destino a aquel Transportista Autorizado que posee el Documento de Idoneidad. Persona Jurídica originaria de cada una de las Partes: Es un sujeto de derecho dedicado al transporte internacional de carga y pasajeros por carretera, capaz de ejercer derechos y contraer obligaciones, constituido de conformidad con lo establecido en el ordenamiento jurídico de las Partes. Residente: Para la República de Colombia, es el extranjero a quien la República de Colombia le haya otorgado visa de residente (RE). Tránsito Aduanero Internacional: Es el régimen aduanero que permite el transporte terrestre, bajo control aduanero, de mercancías provenientes del exterior, desde una aduana de partida hasta una aduana de destino, con el cruce de una o varias fronteras, de conformidad con el ordenamiento jurídico de cada una de las Partes.
Transporte de Carga Propias: Es el traslado de mercancías realizado por persona jurídica cuya actividad comercial principal no sea el transporte remunerado de Carga, efectuado con vehículos de su propiedad y que se aplica exclusivamente a Carga que utilizan para su consumo o para la distribución de sus productos. Transporte Internacional de Carga por Carretera: Aquel servicio prestado por un Transportista Autorizado, para el traslado de carga que se realiza desde un punto del territorio de la República Bolivariana de Venezuela, a través de un paso de frontera habilitado, a otro punto del territorio de la República de Colombia y viceversa, cumpliendo con todos los procedimientos de control dispuestos por ambos Estados. Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera: Aquel servicio prestado por un Transportista Autorizado para el traslado de personas, desde un punto del territorio de la República Bolivariana de Venezuela, a través de un paso de frontera habilitado, a otro punto del territorio de la República de Colombia y viceversa, cumpliendo con todos los procedimientos de control en ambos Estados, de acuerdo con el lugar de origen, el lugar de destino, los itinerarios, horarios y frecuencias aprobadas por las Partes. Transporte por Carretera: El servicio de transporte efectuado por vehículos que utilicen carretera como infraestructura vial. Transportista Autorizado: Persona jurídica originaria de cada una de las Partes; debidamente autorizada en los términos del presente Acuerdo para realizar servicio de transporte internacional de carga y pasajeros por carretera; de conformidad con el ordenamiento jurídico de su Estado de origen. Tripulante: Aquella persona que al arribar o salir en un vehículo del territorio nacional de las Partes, por cualquier paso de frontera habilitado para el transporte internacional, se encuentre a bordo del mismo prestando servicios para el Transportista Autorizado. Vehículo Automotor de Transporte de Carga: Artefacto o Medio de transporte terrestre, con los elementos que constituyen el equipamiento normal para transporte, destinado a transportar carga por carretera, mediante tracción propia o susceptible de ser remolcado.	Vehículo de Transporte de Pasajeros: Artefacto o medio de transporte terrestre destinado al traslado de personas, que cumpla con la tipología, características y con los elementos que constituyen el equipamiento normal para transporte de pasajeros por carretera, mediante tracción propia y de conformidad con el ordenamiento jurídico interno. Vehículo Habilitado: Artefacto o medio de transporte terrestre por carretera que cuenta con las autorizaciones respectivas, emitidas por la autoridad competente en materia de transporte internacional, para prestar el servicio de transporte de carga o de pasajeros. Unidad de Carga: Parte del equipo de transporte utilizado para el acondicionamiento de mercancías, con el objeto de posibilitar o facilitar su transporte, susceptible de ser remolcado, pero que no tenga tracción propia. Artículo 4. Se designan como órganos ejecutores para la aplicación del presente Acuerdo, los siguientes: a) Por la República Bolivariana de Venezuela: Ministerio del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz, a través del Instituto Nacional de Transporte Terrestre y el Ministerio del Poder Popular para Transporte Terrestre. b) Por la República de Colombia: Ministerio de Transporte a través de la Dirección de Transporte y Tránsito. Artículo 5. El servicio de transporte internacional de carga y pasajeros por carretera será prestado por el Transportista Autorizado, que cumpla con los requisitos establecidos en el presente Acuerdo. Artículo 6. Para prestar el servicio de transporte internacional de carga y pasajeros por carretera, el transportista deberá obtener la autorización para cada uno de los vehículos y unidades de carga o pasajeros con que pretenda operar. Artículo 7. Para solicitar la autorización de transporte internacional de carga y pasajeros por carretera, el transportista debe ser persona jurídica de transporte, constituida en el territorio de cualquiera de las Partes. La conformación de la persona jurídica, se rige por el marco legal de la Parte en el cual fue creada.

Artículo 8. El servicio de transporte internacional de carga y pasajeros por carretera sólo podrá efectuarse a través de los pasos de frontera habilitados entre las Partes y estará sujeto a los mecanismos de control establecidos, conforme a sus respectivos ordenamientos jurídicos internos y a las condiciones señaladas en el presente instrumento.

Artículo 9. Las Partes, previo acuerdo, homologarán los documentos requeridos para el transporte internacional de carga y pasajeros por carretera, los cuales quedarán consignados en los Anexos respectivos.

Artículo 10. La identificación utilizada por cada una de las Partes para los vehículos matriculados (placas o patentes identificatorias de vehículos y otras identificaciones específicas), y que prestan el servicio de transporte internacional, debidamente autorizado, será reconocida como válida en la otra Parte.

Artículo 11. Las autoridades migratorias de cada Estado Parte, emitirán el Documento de Tripulante Terrestre Internacional, con una vigencia de un año (01), prorrogable por el mismo período, el cual regulará el registro, información, admisión, ingreso, permanencia y egreso de los tripulantes al territorio del otro Estado Parte, durante un periodo no mayor de 30 días de tránsito en el desarrollo de la prestación de servicio de transporte internacional de pasajeros o carga por carretera y de conformidad con el presente Acuerdo.

Cuando por casos fortuitos o de fuerza mayor, el tripulante deba extender su permanencia, deberá solicitar ante las autoridades migratorias una prórroga, que será otorgada por una sola vez, y no excederá los 15 días para su estadía. Luego de cumplido el lapso autorizado, el tripulante deberá abandonar el territorio del Estado donde se encuentre.

Artículo 12. Las autoridades migratorias, autorizarán la admisión, ingreso, permanencia y egreso de los pasajeros a su territorio por los pasos de frontera habilitados, con la presentación del pasaporte válido y vigente, respectivo visado cuando su condición regular o nacionalidad lo amerite, u otro documento que lo faculte de conformidad con lo establecido en el ordenamiento jurídico interno, los acuerdos y tratados internacionales suscritos y ratificados por los Estados Partes.

Artículo 19. Para prestar el servicio de transporte internacional de carga y pasajeros por carretera, el Transportista solicitante deberá cumplir con los requisitos establecidos en el Anexo N° III de este Acuerdo.

Artículo 20. El transportista, una vez autorizado por su Estado de origen, deberá solicitar ante el organismo o ente nacional competente, en un lapso no mayor a sesenta (60) días calendario, contados a partir de la fecha de expedición del Documento de Idoneidad, el Permiso Complementario de prestación de servicios en la otra Parte.

Una vez vencido dicho lapso, sin que se hubiere solicitado el Permiso Complementario, el transportista deberá tramitar ante la autoridad que expidió el Documento de Idoneidad, la convalidación del mismo, para que pueda realizar el trámite del Permiso Complementario en la otra parte.

Artículo 21. Los transportistas autorizados de una de las Partes, no podrán realizar transporte interno en el territorio de la otra Parte.

Artículo 22. Los Transportistas Autorizados, los vehículos, las unidades de carga, los equipos de apoyo operacional y los servicios que presten, estarán sujetos a la legislación vigente en el territorio de cada Parte, reconociendo cada una de las Partes, el derecho de la otra de impedir la prestación del servicio en su territorio, cuando no se cumplan las condiciones y requisitos establecidos en las respectivas legislaciones, así como las disposiciones contempladas en este Acuerdo.

Artículo 23. En las operaciones o los regímenes de importación, exportación, tránsito y en el servicio de trasbordo, las Partes convienen en aplicar los procedimientos o las formalidades aduaneras, de conformidad con la normativa interna de cada una de ellas.

Artículo 24. El Manifiesto de Carga Internacionales uno de los documentos exigibles por las oficinas aduaneras de cada una de las Partes para identificar las cargas transportadas y su ubicación en las áreas de almacenamiento autorizadas o habilitadas, mientras se perfecciona la operación o régimen aduanero correspondiente. El mismo deberá ser acompañado por la Carta Porte Internacional por Carretera correspondientes.

Artículo 13. Las autoridades migratorias de cada uno de los Estados Partes, autorizarán el ingreso y egreso de los tripulantes y los pasajeros, interviniendo el documento presentado, así como la Tarjeta Migratoria, con el respectivo sello migratorio, sin perjuicio de los controles posteriores que deban realizarse.

Para el caso de los tripulantes, no se exigirá pasaporte ni visa.

Artículo 14. La empresa de transporte internacional debidamente autorizada, con sus vehículos habilitados, deberá contratar un seguro que ampare la responsabilidad civil derivada de los accidentes ocasionados a pasajeros y a terceros o cosas no transportados, y los daños corporales que sufra la tripulación como consecuencia de accidentes causados por los vehículos habilitados para que la empresa de transporte internacional por carretera preste el servicio. El seguro que debe tomar el transportista autorizado, podrá ser contratado en el territorio de la otra Parte o en el Estado de origen del mismo, y en todo caso la compañía de seguros que emita la póliza contará con representación en ambas Partes para garantizar la atención en los dos Estados, de conformidad con las normas previstas en el Anexo N° II del presente Acuerdo.

Artículo 15. La autorización de transporte internacional de cargas y pasajeros por carretera, otorgado por el organismo nacional competente del Estado de origen del Transportista Autorizado, tendrá una vigencia de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su emisión.

Artículo 16. La autorización para prestar el servicio de transporte internacional por carretera otorgada, de conformidad con el presente Acuerdo, es intransferible.

Artículo 17. Los organismos o entes nacionales de transporte terrestre competentes, de las Partes diseñarán e implementarán un sistema automatizado para llevar el registro de las personas jurídicas y vehículos habilitados para operar el servicio de transporte internacional de cargas y pasajeros por carretera, conforme a lo acordado por las Partes.

Artículo 18. El servicio de transporte internacional de carga y pasajeros por carretera, será realizado con vehículos de matrícula del Estado de origen o de la otra Parte y unidades de carga, debidamente habilitados. Los conductores de los referidos vehículos deberán poseer la nacionalidad de una de las Partes o condición de residente o migrante permanente, de conformidad con las definiciones establecidas en el Artículo 3 del presente Acuerdo.

El formato y el instructivo para el Manifiesto de Carga Internacional y la Carta Porte Internacional por Carretera, estará establecido en el Anexo IV del presente Acuerdo.

Artículo 25. Los tributos, derechos e impuestos que se causen con motivo de una operación de importación, exportación o tránsito, o por el servicio de trasbordo, serán calculados de conformidad con lo previsto en la normativa interna de cada Parte. Con respecto a las garantías para responder ante las autoridades aduaneras, por el pago de los tributos, derechos e impuestos a la importación o exportación, intereses y sanciones pecuniarias aplicables sobre las mercancías transportadas internacionalmente, se registrarán por la legislación de cada Parte.

Artículo 26. En lo que se refiere a tasas o gastos a cobrar por parte de la oficina aduanera de cada una de las Partes, estos serán calculados y pagados de conformidad con la normativa interna de cada una de ellas.

Artículo 27. Para el servicio de transporte internacional de pasajeros por carretera las Partes determinarán las rutas, frecuencias e itinerarios a través de acuerdos Bilaterales entre Organismos o Entes Nacionales Competentes (Interadministrativos o Interinstitucionales), a ser utilizados dentro de su territorio, los cuales deberán ser aquellos que ofrezcan las mejores condiciones de operación, proporcionando los menores costos de transporte, siempre de conformidad con los principios establecidos en este Acuerdo.

Artículo 28. El Transportista Autorizado para el servicio de transporte de pasajeros deberá contar permanentemente, en las ciudades de origen el itinerario y destino de sus rutas asignadas, con instalaciones ubicadas en terminales públicos, privados o mixtos, para la atención de los pasajeros y el despacho y recepción de los vehículos autorizados.

Asimismo, antes de iniciar las operaciones deberá informar a los organismos o entes nacionales competentes que le hayan otorgado las autorizaciones: la dirección de los terminales donde va a operar, horarios y días en que prestará el servicio.

Artículo 29. Los vehículos, las unidades de carga y su equipamiento deben salir del Estado al cual ingresaron una vez concluya la operación de transporte internacional, dentro del mismo plazo establecido por las autoridades migratorias para la permanencia y egreso de los tripulantes en el territorio de la otra Parte, contempladas en el Artículo 11° del presente Acuerdo, manteniendo las características técnicas que tenían al momento de su ingreso. A tales efectos, el tripulante deberá presentar a la autoridad aduanera el Documento de Tripulante Terrestre Internacional, para verificar que la salida del vehículo se dé en los términos autorizados para la tripulación. Artículo 30. Los aspectos organizacionales y operacionales relativos a las materias de seguros, migratorios, sanitarios fitosanitarios o zoonosanitarios aplicables al transporte internacional objeto de este Acuerdo, estarán contenidos en Anexos, cuyo cumplimiento y aplicación será responsabilidad de los organismos competentes de cada Estado. Artículo 31. Las infracciones a las disposiciones legales y a lo contenido en el presente Acuerdo, cometidas por los transportistas debidamente habilitados o autorizados y/o por tripulantes, serán investigadas y sancionadas de acuerdo a la legislación de la Parte, en cuyo territorio hayan ocurrido los hechos, independientemente del domicilio de la persona responsable. Artículo 32. Cada Parte se reserva el derecho de cumplir el presente Acuerdo, suspenderlo o restringirlo, cuando por razones o motivos de seguridad de la Nación, desastres o catástrofes naturales o antrópicas, sea necesario interrumpir el transporte internacional de cargas y pasajeros por carretera. Artículo 33. Las Partes convienen establecer una Comisión de Trabajo Permanente, la cual se reunirá alternativamente en la República Bolivariana de Venezuela y en la República de Colombia, en las ciudades, fechas y con la agenda que de común acuerdo determinen, a través de los canales diplomáticos. La Comisión tendrá como funciones principales facilitar la ejecución y hacer seguimiento al presente Acuerdo y sus Anexos; asimismo, podrá sugerir las enmiendas o modificaciones que considere convenientes.	Dicha Comisión estará integrada por representantes, de los órganos ejecutores y aquellas que éstos consideren pertinentes. Artículo 34. Las dudas y controversias que puedan surgir, de la interpretación o ejecución del presente Acuerdo y sus Anexos, serán resueltas mediante negociaciones directas entre las Partes por la vía diplomática. Artículo 35. El presente Acuerdo y sus Anexos podrán ser enmendados o modificados por escrito y de común acuerdo entre las Partes. Las modificaciones o enmiendas entrarán en vigor de conformidad con lo establecido en el artículo relacionado con la entrada en vigor del presente Acuerdo. Artículo 36. El presente Acuerdo y sus Anexos, entrarán en vigor treinta (30) días después de la fecha de la última comunicación mediante la cual las Partes se notifiquen el cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales y legales internos para tal fin, y tendrán una duración de cinco (5) años, prorrogables por períodos iguales. Cualquiera de las Partes podrá denunciar el presente Acuerdo mediante notificación escrita a la otra, por la vía diplomática. La denuncia surtirá efecto seis (6) meses después del recibo de la respectiva comunicación. Firmado en la Ciudad de Cartagena de Indias, a los Un (1) días del mes de agosto de 2014, en dos ejemplares originales, en idioma español, siendo ambos textos igualmente auténticos. Por la República de Colombia, Por la República Bolivariana de Venezuela,  MARÍA ÁNGELA HOLGUÍN CUELLAR  ELÍAS JAÚA MILANO Ministra de Relaciones Exteriores Ministro del Poder Popular para las Relaciones Exteriores
ANEXO I ASPECTOS MIGRATORIOS	DOCUMENTO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL PORTADA Razón Social República Bolivariana de Venezuela República de Colombia Basamento Legal Acuerdo de Transporte Internacional de Carga y Pasajeros por Carretera Venezuela - Colombia CONTRAPORTADA Basamento Legal Artículo . Mención al documento

1era. PÁGINA Datos del Tripulante - Nº: Se establece el número de documento que se está emitiendo de manera correlativa. - Fotografía: Actualizada del tripulante, a color y de fondo blanco. - Impresión dactilar del tripulante: Huella del dedo pulgar derecho en la República Bolivariana de Venezuela – Huella del dedo índice derecho en la República de Colombia. - Nombres del tripulante: Se deben escribir de la misma manera en que aparecen en su cédula de identidad. - Apellidos del tripulante: Se deben escribir de la misma manera en que aparecen en su cédula de identidad. - Lugar y fecha de nacimiento del tripulante. - Nacionalidad: Se coloca la nacionalidad originaria del tripulante. - Nº de Cédula de Identidad: Se identifica con la inicial V venezolano ó E extranjero residente. - Grupo sanguíneo del tripulante: Que aparece en la licencia de conducir. 2da. PÁGINA Datos de la Empresa - Razón Social: Empresa que solicita la emisión del documento. - Nº de Documento de Idoneidad: Se indica el número de certificado del transportista autorizado y el país de origen. - Nº del Permiso Complementario de Prestación de Servicio: - Lugar y Fecha de Expedición: Se indica la ciudad y fecha en la cual fue expedido el documento. - Firma y sello de la Autoridad Competente: Se indica la autoridad que expide el documento, en el caso de Venezuela, Dirección de Migración y Zonas Fronterizas SAIME. En el caso de la República de Colombia es el Jefe de la Oficina de Pasaportes del Ministerio de Relaciones Exteriores o el Jefe delegado en Gobernaciones. 3era. y 4ta. PÁGINA Renovación Se indicará el periodo de renovación de documento, el lugar y fecha de la misma, y se coloca el sello y la firma de la autoridad que lo expide, en el caso de Venezuela, Dirección de Migración y Zonas Fronterizas SAIME. 5ta. PÁGINA Y SUBSIGUIENTES	Espacios para los sellos de entrada y salida. REQUISITOS PARA LA SOLICITUD Y EXPEDICIÓN DEL DOCUMENTO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL - Solicitud Individual de Libreta de Tripulante Terrestre, con la respectiva firma y sello del representante legal. - Fotocopia de la cédula de identidad (venezolanos y extranjeros residentes). - En caso de que el tripulante sea extranjero residente deberá anexar fotocopia del pasaporte donde aparezca estampada la respectiva visa vigente. - Certificado de un laboratorio que determine el grupo sanguíneo. - Dos (02) fotografías tamaño carnet en fondo blanco. - Una (01) fotocopia del Documento de Idoneidad en el caso que sea transporte de carga o del Permiso de Origen de Prestación de Servicio en el caso que sea transporte de pasajeros, otorgados por el Ministerio del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz, a través del Instituto Nacional de Transporte Terrestre y el Ministerio de Transporte de Colombia vigente con sus anexos. - Original y dos fotocopias del Registro Mercantil. - Cancelación en depósito bancario de tres unidades tributarias (3 U.T.). DOCUMENTO DE TRIPULANTE TERRESTRE INTERNACIONAL De acuerdo a lo estipulado en el Artículo 3° del Acuerdo entre el Gobierno de la República Bolivariana de Venezuela y el Gobierno de la República de Colombia sobre el Transporte Internacional de Carga y Pasajeros por Carretera, en lo que respecta al concepto del Documento de Tripulante Terrestre Internacional, a continuación se describen las características del correspondiente documento para cada una de las Partes: <table><tr><td>Para la República de Colombia</td><td>Para la República Bolivariana de Venezuela</td></tr><tr><td> PORTADA Libreta de Tripulante Terrestre República de Colombia </td><td> PORTADA Razón Social República Bolivariana de Venezuela Basamento Legal Acuerdo de Transporte Internacional de Carga y Pasajeros por carretera </td></tr></table> <table><tr><td> de Prestación de Servicio y País - Número del Permiso de Origen de Prestación de Servicio o Complementarios de Prestación de Servicio y País (4 veces) </td><td> Idoneidad: Se indica el número de certificado del transportista autorizado y el país de origen. - Nº del Permiso de Origen de Prestación de Servicio: - Lugar y Fecha de Expedición: Se indica la ciudad y fecha en la cual fue expedido el documento. - Firma y sello de la Autoridad Competente: Se indica la autoridad que expide el documento, en el caso de Venezuela, Dirección de Migración y Zonas Fronterizas SAIME. </td></tr><tr><td> 3era. y 4ta. PÁGINA Renovaciones: Lugar y fecha de renovación, firma y sello de la autoridad competente Vigencia 12 meses (4 veces) </td><td> 3era. y 4ta. PÁGINA Renovación Se indicará el periodo de renovación de documento, el lugar y fecha de la misma, y se coloca el sello y la firma de la autoridad que lo expide, en el caso de Venezuela, Dirección de Migración y Zonas Fronterizas SAIME. (4 veces) </td></tr><tr><td> Páginas 5 a 52: Espacios para registrar Entradas y Salidas </td><td> 5ta. Página a 51 Espacios para los sellos de entrada y salida. </td></tr></table> Adicionalmente, a continuación se plasman los requisitos para la expedición del Documento de Tripulante Terrestre Internacional: <table><tr><td>Para la República de Colombia</td><td>Para la República Bolivariana de Venezuela</td></tr><tr><td> Requisitos para Solicitar o Renovar el Documento de Tripulante Terrestre Internacional 9. Carta de la empresa autorizada, dirigida a la Coordinación de Pasaportes, con una vigencia no mayor de 30 días de expedida, </td><td> Requisitos para la Solicitud y Expedición del Documento de Tripulante Terrestre Internacional 1. Solicitud Individual de Documento de Tripulante Terrestre Internacional, con la respectiva firma y sello del representante </td></tr></table>	Para la República de Colombia	Para la República Bolivariana de Venezuela	PORTADA Libreta de Tripulante Terrestre República de Colombia	PORTADA Razón Social República Bolivariana de Venezuela Basamento Legal Acuerdo de Transporte Internacional de Carga y Pasajeros por carretera	de Prestación de Servicio y País Número del Permiso de Origen de Prestación de Servicio o Complementarios de Prestación de Servicio y País (4 veces)	Idoneidad: Se indica el número de certificado del transportista autorizado y el país de origen. - Nº del Permiso de Origen de Prestación de Servicio: - Lugar y Fecha de Expedición: Se indica la ciudad y fecha en la cual fue expedido el documento. - Firma y sello de la Autoridad Competente: Se indica la autoridad que expide el documento, en el caso de Venezuela, Dirección de Migración y Zonas Fronterizas SAIME.	3era. y 4ta. PÁGINA Renovaciones: Lugar y fecha de renovación, firma y sello de la autoridad competente Vigencia 12 meses (4 veces)	3era. y 4ta. PÁGINA Renovación Se indicará el periodo de renovación de documento, el lugar y fecha de la misma, y se coloca el sello y la firma de la autoridad que lo expide, en el caso de Venezuela, Dirección de Migración y Zonas Fronterizas SAIME. (4 veces)	Páginas 5 a 52: Espacios para registrar Entradas y Salidas	5ta. Página a 51 Espacios para los sellos de entrada y salida.	Para la República de Colombia	Para la República Bolivariana de Venezuela	Requisitos para Solicitar o Renovar el Documento de Tripulante Terrestre Internacional 9. Carta de la empresa autorizada, dirigida a la Coordinación de Pasaportes, con una vigencia no mayor de 30 días de expedida,	Requisitos para la Solicitud y Expedición del Documento de Tripulante Terrestre Internacional 1. Solicitud Individual de Documento de Tripulante Terrestre Internacional, con la respectiva firma y sello del representante
Para la República de Colombia	Para la República Bolivariana de Venezuela														
PORTADA Libreta de Tripulante Terrestre República de Colombia	PORTADA Razón Social República Bolivariana de Venezuela Basamento Legal Acuerdo de Transporte Internacional de Carga y Pasajeros por carretera														
de Prestación de Servicio y País Número del Permiso de Origen de Prestación de Servicio o Complementarios de Prestación de Servicio y País (4 veces)	Idoneidad: Se indica el número de certificado del transportista autorizado y el país de origen. - Nº del Permiso de Origen de Prestación de Servicio: - Lugar y Fecha de Expedición: Se indica la ciudad y fecha en la cual fue expedido el documento. - Firma y sello de la Autoridad Competente: Se indica la autoridad que expide el documento, en el caso de Venezuela, Dirección de Migración y Zonas Fronterizas SAIME.														
3era. y 4ta. PÁGINA Renovaciones: Lugar y fecha de renovación, firma y sello de la autoridad competente Vigencia 12 meses (4 veces)	3era. y 4ta. PÁGINA Renovación Se indicará el periodo de renovación de documento, el lugar y fecha de la misma, y se coloca el sello y la firma de la autoridad que lo expide, en el caso de Venezuela, Dirección de Migración y Zonas Fronterizas SAIME. (4 veces)														
Páginas 5 a 52: Espacios para registrar Entradas y Salidas	5ta. Página a 51 Espacios para los sellos de entrada y salida.														
Para la República de Colombia	Para la República Bolivariana de Venezuela														
Requisitos para Solicitar o Renovar el Documento de Tripulante Terrestre Internacional 9. Carta de la empresa autorizada, dirigida a la Coordinación de Pasaportes, con una vigencia no mayor de 30 días de expedida,	Requisitos para la Solicitud y Expedición del Documento de Tripulante Terrestre Internacional 1. Solicitud Individual de Documento de Tripulante Terrestre Internacional, con la respectiva firma y sello del representante														

presentando al conductor (nombres, documento de identificación), con sello y firma del representante legal o quien haga sus veces.	legal.
10. Formato de Solicitud Individual de Libreta de Tripulante Terrestre SC-FO-36, suministrado por la Oficina de Pasaportes y que se debe elaborar en la empresa, en letra imprenta o máquina, firmada y sellada por el representante legal.	2. Fotocopia de la cédula de identidad (venezolanos y extranjeros residentes), ampliada al 150%.
11. Fotocopia ampliada al 150%, del documento de identificación del titular.	3. En caso de que el tripulante sea extranjero residente deberá anexar fotocopia del pasaporte donde aparezca estampada la respectiva visa vigente.
12. Fotocopia del pase, en el cual debe aparecer el Factor RH y grupo sanguíneo.	4. Certificado de un laboratorio que determine el grupo sanguíneo.
13. Dos fotos 4.5 cm. X 3.5 cm., en fondo blanco, de frente y primerísimo plano de la cara.	5. Dos (02) fotografías tamaño carnet en fondo blanco.
14. Consignación en la entidad bancaria designada por el valor vigente de la libreta por primera vez o renovación.	6. Una (01) fotocopia del Documento de Idoneidad en el caso que sea transporte de carga o el permiso de origen de prestación de servicio en el caso que sea transporte de pasajeros, otorgados por el Ministerio del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz, a través del Instituto Nacional de Transporte Terrestre y el Ministerio de Transporte de Colombia vigente con sus anexos.
15. Para la renovación se requieren los mismos documentos, pero solamente una fotografía	7. Original y dos fotocopias del Registro Mercantil.
	8. Cancelación en depósito bancario de tres unidades tributarias (3 U.T.).

ANEXO II

ASPECTO DE SEGURO

ANEXO

ASPECTO DE SEGURO

PÓLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL PARA EL TRANSPORTADOR POR CARRETERA ENVÍAJE INTERNACIONAL ENTRE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

A) CONDICIONES

1.- OBJETO DEL SEGURO

1.1.- El presente contrato de seguro tiene por objeto indemnizar o rembolsar al asegurado, hasta las sumas aseguradas contratadas, los montos por los cuales fuera civilmente responsable, en sentencia judicial ejecutoriada o en acuerdo autorizado de modo expreso por la entidad aseguradora, por hechos acaecidos durante la vigencia del seguro y relativo a:

- 1.1.1.- Muerte, daños personales y/o materiales causados a pasajeros.
- 1.1.2.- Muerte, daños personales y/o materiales causados a terceros no transportados, a excepción de la carga transportada por el vehículo asegurado.
- 1.2.- El presente seguro garantizará el pago de las costas judiciales y honorarios del abogado para la defensa del asegurado y de la víctima. En este último caso, siempre que el pago fuera impuesto al asegurado por sentencia judicial firme o mediante acuerdo judicial o extrajudicial, observados los siguientes términos:
- 1.2.1.- En proporción a la suma asegurada fijada en la póliza y la diferencia entre este valor y la cuantía por la cual el asegurado sea civilmente responsable, en los términos del numeral 1.1., en los casos en que las costas y honorarios fueran debidos:
- 1.2.1.1.- Al abogado de la víctima.
- 1.2.1.2.- Al abogado del asegurado designado por la entidad aseguradora y aceptada por el mismo.
- 1.2.1.3.- Al abogado designado por el propio asegurado con previa y expresa autorización de la entidad aseguradora.
- 1.2.2.- Los honorarios de los abogados serán íntegramente por cuenta de cada una de las partes, entidad aseguradora y asegurado, cuando cada uno designe a su abogado.
- 1.3.- Se entiende por pasajero a toda persona transportada que sea portadora de un pasaje o figure en la lista de pasajeros del vehículo asegurado.
- 1.4.- Se entiende por asegurado, a los efectos de las responsabilidades cobiertas, indistintamente, al propietario del vehículo asegurado, al empresario del transporte y/o al conductor del vehículo, debidamente autorizado.

- 5.1.1.- Para daños a terceros no transportados:
- a) Muerte y/o daños personales: 20.000 US\$ por persona.
- b) Daños materiales: 15.000 US\$ por bien.
- 5.1.1.1.- En el caso de varias reclamaciones relacionadas con un mismo evento, la responsabilidad de la entidad aseguradora por la cobertura prevista en el numeral 5.1.1, queda limitada a: 120.000 US\$.
- 5.1.2.- Para daños a pasajeros:
- a) Muerte y/o daños personales: 20.000 US\$ por persona.
- b) Daños materiales: 500 US\$ por persona.
- 5.1.2.1.- En la hipótesis de varias reclamaciones relacionadas con un mismo evento, la responsabilidad de la entidad aseguradora por la cobertura prevista en el numeral 5.1.2, queda limitada a:
- a) Muerte y/o daños personales: 200.000 US\$
- b) Daños materiales: 10.000 US\$
- 5.2.- No obstante la determinación de los valores previstos en el numeral 5.1. de esta póliza, podrán ser convenidos entre asegurado y entidad aseguradora límites de suma asegurada más elevados; mediante anexo a la presente póliza y el pago de la prima correspondiente, los que pasarán a constituir los límites máximos de responsabilidad asumidos por la entidad aseguradora, por vehículo y evento.
- 6.- PAGO DE PRIMA
- Queda entendido y acordado que el pago de la prima por concepto de esta póliza será hecho en dólares de los Estados Unidos de América, observada la legislación interna de cada país.
- El pago de la prima es condición indispensable para el inicio de la cobertura propuesta en esta póliza.
- 7.- PERJUICIOS NO INDEMNIZABLES
- Además de las exclusiones previstas en esta póliza, tampoco serán indemnizadas las reclamaciones resultantes de:
- a) Reconocimiento de culpabilidad o de derechos de indemnización o realización de transacciones de cualquier especie, que formalizara el asegurado sin autorización escrita de la entidad aseguradora.
- b) Una contrademanda que sea consecuencia de haber iniciado el asegurado juicio por daños y perjuicios que se hubieran originado por un hecho cubierto por esta póliza, sin haber obtenido previamente el consentimiento por escrito de la entidad aseguradora.

2.- RIESGO CUBIERTO Se considera riesgo cubierto la responsabilidad civil del asegurado (de acuerdo con lo previsto en el numeral 1.) proveniente de daños materiales o personales causados por el vehículo transportador discriminado en esta póliza o por la carga en él transportada, a pasajeros, terceros no transportados, cosas transportadas o no, excepto los daños a la carga transportada por el vehículo asegurado. 3.- ÁMBITO GEOGRÁFICO Las disposiciones de este contrato de seguro sólo se aplican a eventos ocurridos fuera del territorio del país donde fue contratado el seguro. 4.- RIESGOS NO CUBIERTOS 4.1.- El presente contrato no cubre reclamaciones relativas a responsabilidades provenientes de: a) Dolo o culpa grave del asegurado, sus representantes o agentes, salvo que se trate de un conductor que esté al servicio del propietario del vehículo asegurado o empresario de transporte, en cuyo caso la entidad aseguradora podrá subrogarse en los derechos y acciones del damnificado contra el conductor, hasta el importe indemnizado; b) Radiaciones ionizantes o cualquier otro tipo de emanaciones surgidas en la producción, transporte, utilización o neutralización de materiales de fisión o sus residuos, así como cualquier evento resultante de energía nuclear, con fines pacíficos o bélicos; c) Hurto, robo o apropiación indebida del vehículo asegurado; d) Tentativa del asegurado, sus representantes y/o agentes en obtener beneficios ilícitos del seguro a que este contrato se refiere; e) Actos de hostilidad o de guerra, rebelión, insurrección, revolución, confiscación, nacionalización, destrucción o requisición proveniente de cualquier acto de autoridad de facto o de derecho, civil o militar, y en general todo acto o consecuencia de esos hechos, así como también actos practicados por cualquier persona actuando por parte de, o en relación con, cualquier organización cuyas actividades pretendan derrocar por la fuerza al gobierno o instigar a su derrocamiento, por la perturbación del orden político o social del país, por medio de actos de terrorismo, guerra revolucionaria, subversión o guerrilla, tumulto popular, huelga y paros patronales; f) Multas y/o fianzas; g) Gastos y honorarios incurridos en acciones o procesos penales; h) Daños causados al asegurado, sus ascendientes, descendientes o cónyuge, así como a cualquier pariente que con él resida o que dependa económicamente de él; i) Daños causados a socios, o a los empleados y dependientes del asegurado, con motivo o en ocasión del trabajo; j) Conducción del vehículo por el asegurado, sus dependientes o terceros autorizados por él, sin permiso legal propio para el vehículo asegurado; 8.- OBLIGACIONES DEL ASEGURADO 8.1.- Ocurrencia del siniestro. 8.1.1.- En caso de siniestro cubierto por esta póliza el asegurado y/o conductor se obligan a cumplir las siguientes disposiciones: a) Dar aviso del siniestro a la entidad aseguradora o a su representante local, entregándole el "formulario de aviso de siniestro", debidamente diligenciado, dentro de los cinco (5) días hábiles de haber conocido la ocurrencia del siniestro, salvo caso de fuerza mayor. b) Entregar a la entidad aseguradora o a su representante local, dentro de los tres (3) días hábiles de recibida, cualquier reclamación, intimación, carta o documento que se relacione con el hecho (siniestro). 8.2.- Conservación de vehículos. El asegurado está obligado a mantener el vehículo en buen estado de conservación. 8.3.- Modificación del riesgo. 8.3.1.- El asegurado se obliga a comunicar a la entidad aseguradora, por escrito, en un plazo no mayor a diez (10) días hábiles, cualquier hecho o alteración de importancia relativo al vehículo cubierto por esta póliza, tales como: a) Alteraciones en las características técnicas del propio vehículo o en el uso del mismo; b) Alteraciones en el interés del asegurado sobre el vehículo. 8.3.1.1.- En cualquier caso, la responsabilidad de la entidad aseguradora solamente subsistirá si aprueba expresamente las alteraciones que le fueran comunicadas de inmediato, efectuando en la póliza las necesarias modificaciones. Si la entidad aseguradora no manifestare dentro de los quince (15) días continuos su disconformidad con las alteraciones comunicadas, se considerarán cubiertas las referidas alteraciones. 8.4.- Otras obligaciones. 8.4.1.- El asegurado está obligado a comunicar la contratación o cancelación de cualquier otro seguro que cubra los mismos riesgos previstos en esta póliza, con relación al mismo vehículo. 8.4.2.- Dar aviso inmediato del siniestro a las autoridades públicas competentes. 8.4.3.- Si la entidad aseguradora o su representante asume la defensa del asegurado en las acciones de indemnización que promuevan los damnificados, el asegurado está obligado a otorgar los mandatos que le sean solicitados, poniendo a disposición de la entidad aseguradora todos los datos y antecedentes que habiliten la más eficaz defensa; todo ello dentro de los plazos que fijen las leyes procesales respectivas, para evitar la exoneración de responsabilidad de la entidad aseguradora. 8.4.4.- Apoyar, con todos los medios a su alcance, las gestiones que la entidad aseguradora o su representante realicen, tanto por vía judicial o extrajudicial. 9.- LIQUIDACIÓN DE SINIESTROS	k) Cuando el vehículo esté destinado a fines distintos de los permitidos; l) Cuando el vehículo asegurado sea conducido por una persona en estado de ebriedad o bajo la influencia de cualquier droga que produzca efectos estimulantes, desinhibitorios, alucinógenos o somníferos. Se excluye también la responsabilidad asumida cuando el conductor se niegue a que le sea practicada la prueba de alcoholemia, habiendo sido requerido a ello por la autoridad competente; m) Los daños a puentes, básculas, viaductos, carreteras y a todo lo que pueda existir sobre o bajo los mismos, debido al peso o dimensión de la carga transportada, que contrarién disposiciones legales o reglamentarias; n) Los daños causados a terceros en accidentes de tránsito luego de los cuales el conductor del vehículo asegurado se da a la fuga; o) Terremoto, temblor, movimiento telúrico, erupción volcánica, inundación y huracán; p) Comprobación de que el asegurado o cualquier otra persona, obrando por su cuenta, obstaculiza el ejercicio de los derechos de la entidad aseguradora establecida en esta póliza; q) Daños ocasionados como consecuencia de carreras, desafíos o competencias de cualquier naturaleza en que participe el vehículo asegurado, así como también en sus actos preparatorios; r) Daños a bienes de terceros en poder del asegurado para guarda o custodia, uso, manipulación o ejecución de cualquier trabajo; s) Daños a bienes de terceros en poder del asegurado para su transporte, excepto los equipajes de los pasajeros en el vehículo asegurado; t) Accidentes ocurridos por exceso de la capacidad, o del volumen, peso, dimensión de la carga, que contravengan disposiciones legales o reglamentarias, así como también los accidentes ocurridos por acondicionamiento inadecuado y/o deficiencia de embalaje; u) Responsabilidad asumida por el asegurado en contratos o convenciones con terceros, distintas a contratos de transporte; v) Daños sufridos por personas transportadas en lugares no específicamente destinados o apropiados a tal fin; x) Daños que ocurran en el tránsito del vehículo por trayectos y/o vías no habilitadas, salvo causa de fuerza mayor; y) Daños morales. 4.2.- En los casos de las exclusiones previstas en las letras (j), (l), (n) y (x), la entidad aseguradora pagará las indemnizaciones que correspondan, dentro de los capitales asegurados, repitiéndose por los montos respectivos en contra de los asegurados y todos los que civilmente sean responsables del daño, subrogándose en las acciones y derechos del indemnizado. 5.- SUMAS ASEGURADAS Y LÍMITES MÁXIMOS DE RESPONSABILIDAD 5.1.- Los siguientes son los montos asegurados y los máximos de responsabilidad, por vehículo y por evento; La liquidación de cualquier siniestro cubierto por este contrato se registrará por las siguientes reglas: a) Establecida la responsabilidad civil del asegurado, en los términos del numeral 1.- OBJETO DEL SEGURO, la entidad aseguradora indemnizará o reembolsará, dentro de los treinta (30) días calendario siguientes, los perjuicios que el asegurado estuviera obligado a pagar, observados los límites de responsabilidad fijados en la póliza; b) Cualquier acuerdo judicial o extrajudicial con el tercero damnificado, sus beneficiarios o herederos, sólo obligará a la entidad aseguradora, si ésta diera su aprobación previa por escrito; c) Interpuesta cualquier acción civil o penal, el asegurado dará inmediato aviso a la entidad aseguradora, nombrando de acuerdo con ella los abogados de la defensa para la acción civil; d) Aunque no figure en la acción civil, la entidad aseguradora dará instrucciones para la defensa, interviniendo directamente en la misma, si lo estima conveniente, en calidad de tercero; e) La apreciación en principio de la responsabilidad del asegurado, en la producción de siniestros que causen daños a terceros, queda al exclusivo criterio de la entidad aseguradora, quien podrá indemnizar a los reclamantes con cargo a la póliza o rechazar su reclamación. Si la entidad aseguradora considera que la responsabilidad del siniestro corresponde total o parcialmente al asegurado, y las reclamaciones formuladas a éste excediesen o pudiesen exceder del monto disponible del seguro, la entidad aseguradora no podrá realizar ningún arreglo judicial o extrajudicial, sin la conformidad de asegurado, dada por escrito. No obstante, la entidad aseguradora podrá pagar indemnizaciones, las cuales no podrán exceder la suma asegurada, debiendo dejar constancia que ello no compromete la responsabilidad del asegurado ni implica reconocer los hechos o el derecho del tercero. 10.- PÉRDIDA DE DERECHOS El no cumplimiento, por parte del asegurado, de cualesquiera de las estipulaciones de la presente póliza, excepto en los casos expresamente previstos en ella, liberará a la entidad aseguradora del pago de indemnizaciones, sin derecho a devolución de prima. 11.- VIGENCIA Y CANCELACIÓN DEL CONTRATO El presente contrato de seguros tendrá vigencia de hasta un (1) año y solamente podrá ser cancelado o rescindido, total o parcialmente, exceptuando los casos previstos por la ley, por acuerdo entre las partes contratantes, observadas las siguientes condiciones: a) Si la rescisión es a petición del asegurado, la entidad aseguradora devolverá de la prima recibida, previa deducción de la comisión pagada al intermediario de seguro, la parte proporcional por el tiempo no transcurrido, descontando los gastos administrativos por emisión de pólizas, impuestos y contribuciones, conforme a la legislación de cada país.
---	--

b) Si la rescisión es por iniciativa de la entidad aseguradora, ésta retendrá, de la prima recibida, la parte proporcional por el tiempo transcurrido, además de los gastos administrativos por emisión de pólizas, impuestos y contribuciones, conforme a la legislación de cada país. 12.- SUBROGACIÓN DE DERECHOS La entidad aseguradora se subrogará, hasta el límite del pago que efectúe, en todos los derechos y acciones que tenga el asegurado contra terceros, por motivo del siniestro, así como los que correspondan a terceros contra el asegurado, en las hipótesis contempladas en el numeral 4.2. de este contrato. 13.- PRESCRIPCIÓN. Toda acción de indemnización prescribe en los plazos y en las formas que disponga la legislación del país en que se emitió el contrato de seguro. 14.- REPRESENTACIÓN DE LAS ENTIDADES ASEGURADORAS PARA GESTIONAR LAS RECLAMACIONES Serán representantes de la entidad aseguradora que emite la póliza, para gestionar las reclamaciones en la otra Parte, aquellas personas jurídicas señaladas en la póliza. 15.- TRIBUNAL COMPETENTE Sin perjuicio de los derechos que en cada caso correspondan a los terceros damnificados, para las acciones derivadas de este contrato de seguro, será competente el tribunal de la Parte que elija el beneficiario de la póliza. 16. VEHÍCULOS ASEGURABLES Para los efectos del presente seguro, la expresión vehículo tiene los siguientes significados: 1. Vehículo de Transporte de Pasajeros: artefacto con los elementos que constituyen el equipamiento normal para transporte, destinado a transportar pasajeros por carretera, mediante tracción propia. 2. Vehículo Automotor de Transporte de Carga: artefacto con los elementos que constituyen el equipamiento normal para transporte, destinado a transportar carga por carretera, mediante tracción propia o susceptible de ser remolcado.	ANEXO PARA CUBRIR DAÑOS OCASIONADOS A PERSONAS TRANSPORTADAS DE LA POLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL PARA EL TRANSPORTISTA POR CARRETERA EN VIAJE INTERNACIONAL ENTRE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA (TRIPULANTES) Objeto del Amparo. En consideración al pago de la prima adicional correspondiente, se cubren los daños corporales sufridos en accidentes de tránsito por los tripulantes poseedores de la respectiva Libreta de Tripulante Terrestre, ocupantes de los vehículos cubiertos bajo la póliza a la cual accede este anexo, con sujeción a las siguientes coberturas: 1.1 Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios, por lesiones corporales, hasta por US\$1.000 por persona. 1.2 Invalidez total y permanente como consecuencia del accidente, determinada dentro del año siguiente a su ocurrencia y certificada por un médico autorizado, por un monto de US\$ 4.000 por persona. 1.3 Muerte como consecuencia directa del accidente, siempre y cuando se produzca dentro del año siguiente a la fecha de ocurrencia del mismo y por un monto de 6.000 por persona. Del valor de la indemnización por muerte se deducirá, en su caso, lo pagado por invalidez total y permanente. Las partes, de común acuerdo, podrán pactar sumas aseguradas superiores a las fijadas en esta cláusula. 2. Prueba del accidente y de sus consecuencias. El accidente de tránsito y la muerte se probarán mediante certificado de la autoridad pública competente; los gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios mediante las facturas expedidas por los médicos y/o establecimientos hospitalarios correspondientes. 3. Pago de la Indemnización por Muerte. Serán beneficiarios de la indemnización por muerte los señalados por la ley aplicable a la víctima. 4. Ámbito Geográfico. Este amparo sólo cubrirá accidentes ocurridos fuera del territorio nacional del país emisor de la póliza. _____ FIRMA PERSONA AUTORIZADA POR ENTIDAD ASEGURADORA _____ FIRMA DEL ASEGURADO
ANEXO III TRANSPORTE INTERNACIONAL ANEXO ASPECTO DE TRANSPORTE DOCUMENTO DE IDONEIDAD	Nº DIVE 0000-00 El Ministerio del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz de la República Bolivariana de Venezuela a través del Instituto Nacional de Transporte Terrestre –INTT- ente nacional competente de transporte por carretera, en cumplimiento de las normas sobre transporte internacional de mercancías por carretera CERTIFICA: Que la Empresa o Cooperativa xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx, con domicilio principal en la ciudad de xxxxxxxxx - Estado xxxxxxxx, República Bolivariana de Venezuela, ha sido autorizada, mediante Providencia Nº xxx, para realizar operaciones de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, con los vehículos descritos en el Anexo "Relación de Vehículos Habilitados". <u>Caracas, xxxxxxxxx</u> Lugar y fecha de expedición <u>xxxxxxxxxx</u> Fecha de vencimiento Firma y Sello Apellidos y Nombres Presidente del Instituto Nacional de Transporte Terrestre Decreto N° XX de fecha XX de MES de AÑO Gaceta Oficial N° XXX de fecha XX de MES de AÑO

PERMISO COMPLEMENTARIO DE PRESTACIÓN DE SERVICIO N° PCPS.VE 0000-00 El Ministerio del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz de la República Bolivariana de Venezuela a través del Instituto Nacional de Transporte Terrestre –INTT– ente nacional competente de transporte por carretera, en cumplimiento de las normas sobre transporte internacional de mercancías por carretera CERTIFICA: Que la Empresa o Cooperativa, XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, con domicilio principal en la ciudad de XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, República de Colombia, con Documento de Identidad N° DI CO 0000-00, otorgado por el Ministerio de Transporte de la República de Colombia, ha sido autorizada mediante Providencia N° XXX, para realizar operaciones de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, con los vehículos descritos en el Anexo "Relación de Vehículos Habilitados". Caracas, XXXXXXXXXX Lugar y fecha de expedición XXXXXXXXXX Fecha de vencimiento Firma y Sello Apellidos y Nombres Presidente del Instituto Nacional de Transporte Terrestre Decreto N° XX de fecha XX de MES de AÑO Gaceta Oficial N° XXX de fecha XX de MES de AÑO	ANEXO ASPECTO DE TRANSPORTE PERMISO ESPECIAL DE ORIGEN PARA TRANSPORTE DE CARGA PROPIA N° PEOCP.VE 0000-00 El Ministerio del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz de la República Bolivariana de Venezuela a través del Instituto Nacional de Transporte Terrestre –INTT– ente nacional competente de transporte por carretera, en cumplimiento de las normas sobre transporte internacional de mercancías por carretera CERTIFICA: Que la Empresa o Cooperativa XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, con domicilio principal en la ciudad de XXXXXXXXX - Estado XXXXXXXX, República de XXXXXXXX, ha sido autorizada, mediante Providencia N° XXX, para realizar operaciones de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera de Carga Propia, con los vehículos descritos en el Anexo "Relación de Vehículos Habilitados". Caracas, XXXXXXXXXX Lugar y fecha de expedición XXXXXXXXXX Fecha de vencimiento Firma y Sello Apellidos y Nombres Presidente del Instituto Nacional de Transporte Terrestre Decreto N° XX de fecha XX de MES de AÑO Gaceta Oficial N° XXX de fecha XX de MES de AÑO
ANEXO ASPECTO DE TRANSPORTE PERMISO ESPECIAL COMPLEMENTARIO PARA TRANSPORTE DE CARGA PROPIA N° PECCP.VE 0000-00 El Ministerio del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz de la República Bolivariana de Venezuela a través del Instituto Nacional de Transporte Terrestre –INTT– ente nacional competente de transporte por carretera, en cumplimiento de las normas sobre transporte internacional de mercancías por carretera CERTIFICA: Que la Empresa o Cooperativa XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, con domicilio principal en la ciudad de XXXXXXXXX - Estado XXXXXXXX, República de XXXXXXXX, con Permiso Especial de Origen para Transporte de Carga Propia N° PEOCP VE 0000-00, ha sido autorizada, mediante Providencia N° XXX, para realizar operaciones de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera de Carga Propia, con los vehículos descritos en el Anexo "Relación de Vehículos Habilitados". Caracas, XXXXXXXXXX Lugar y fecha de expedición XXXXXXXXXX Fecha de vencimiento Firma y Sello Apellidos y Nombres Presidente del Instituto Nacional de Transporte Terrestre Decreto N° XX de fecha XX de MES de AÑO Gaceta Oficial N° XXX de fecha XX de MES de AÑO	ANEXO ASPECTO DE TRANSPORTE PERMISO DE ORIGEN PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS POR CARRETERA N° POPC.VE 0000-00 El Ministerio del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz de la República Bolivariana de Venezuela a través del Instituto Nacional de Transporte Terrestre –INTT– ente nacional competente de transporte por carretera, en cumplimiento de las normas sobre transporte internacional de mercancías por carretera CERTIFICA: Que la Empresa o Cooperativa XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, con domicilio principal en la ciudad de XXXXXXXXX - Estado XXXXXXXX, República Bolivariana de Venezuela, ha sido autorizada, mediante Providencia N° XXX, para realizar operaciones de Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, con los vehículos descritos en el Anexo I "Relación de Vehículos Habilitados" y en las rutas, frecuencias, horarios e itinerarios indicadas en el Anexo II "Tráfico a Operar", que forman parte del presente permiso. Caracas, XXXXXXXXXX Lugar y fecha de expedición XXXXXXXXXX Fecha de vencimiento Firma y Sello Apellidos y Nombres Presidente del Instituto Nacional de Transporte Terrestre Decreto N° XX de fecha XX de MES de AÑO Gaceta Oficial N° XXX de fecha XX de MES de AÑO

ANEXO II TRAFICO A OPERAR PERMISO DE ORIGEN PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS POR CARRETERA N° POPC.VE 0000-00 <table><tr><td>RUTA</td><td>FRECUENCIAS</td><td>HORARIOS</td><td>ITINERARIO</td></tr><tr><td>Origen/Destino</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> Caracas, xxxxxxxxxxxx Lugar y fecha de expedición xxxxxxxxxxxx Fecha de vencimiento Firma y Sello Apellidos y Nombres Presidente del Instituto Nacional de Transporte Terrestre Decreto N° XX de fecha XX de MES de AÑO Gaceta Oficial N° XXX de fecha XX de MES de AÑO	RUTA	FRECUENCIAS	HORARIOS	ITINERARIO	Origen/Destino								ANEXO II TRAFICO A OPERAR PERMISO COMPLEMENTARIO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS POR CARRETERA N° PCPC.VE 0000-00 <table><tr><td>RUTA</td><td>FRECUENCIAS</td><td>HORARIOS</td><td>ITINERARIO</td></tr><tr><td>Origen/Destino</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> Caracas, xxxxxxxxxxxx Lugar y fecha de expedición xxxxxxxxxxxx Fecha de vencimiento Firma y Sello Apellidos y Nombres Presidente del Instituto Nacional de Transporte Terrestre Decreto N° XX de fecha XX de MES de AÑO Gaceta Oficial N° XXX de fecha XX de MES de AÑO	RUTA	FRECUENCIAS	HORARIOS	ITINERARIO	Origen/Destino							
RUTA	FRECUENCIAS	HORARIOS	ITINERARIO																						
Origen/Destino																									
RUTA	FRECUENCIAS	HORARIOS	ITINERARIO																						
Origen/Destino																									
INSTRUCTIVO DOCUMENTO DE IDONEIDAD O PERMISO COMPLEMENTARIO DE PRESTACIÓN DE SERVICIO INDICACIONES PARA EL LLENADO DE LA INFORMACIÓN 1.- Expedición del Documento de Idoneidad.- El ente nacional competente en materia de transporte terrestre del país de origen del transportista expedirá, mediante Providencia Administrativa, el Documento de Idoneidad con su Anexo, el cual reposará en su poder y entregará al transportista las copias certificadas o autenticadas que éste requiera. 2.- Expedición del Permiso Complementario de Prestación de Servicio.- El ente nacional competente en materia de transporte terrestre de los Estados partes, por los cuales pretende operar el transportista expedirá, mediante Providencia Administrativa, el Permiso Complementario de Prestación de Servicio con su respectivo Anexo, el cual reposará en su poder y entregará al transportista autorizado las copias certificadas o autenticadas que éste requiera. 3.- Numeración del Documento de Idoneidad y del Permiso Complementario de Prestación de Servicio.- El número de identificación del Documento de Idoneidad y del Permiso Complementario de Prestación de Servicio será asignado por el ente nacional competente en materia de transporte terrestre que lo otorgó. Estará conformado por las siglas DI. para el Documento de Idoneidad o PCPS para el Permiso Complementario de Prestación de Servicio; a continuación la identificación de los estados partes que otorgue el Documento o el Permiso, utilizándose las dos primeras letras de su nombre: Colombia (CO) y Venezuela (VE); luego, una numeración ascendente que empiece con el 0001; y, finalmente, los dos últimos dígitos del año de expedición. Ej. N° DI. VE 0001-00. En la asignación del número de identificación se cumplirá un estricto orden correlativo, de acuerdo a la procedencia de su otorgamiento.	INSTRUCTIVO DOCUMENTO DE HABILITACION DEL VEHICULO A. INDICACIONES GENERALES La diagramación del formato "Documento de Habilitación del Vehículo" tendrá las siguientes medidas: 95 mm x 75 mm. B. INDICACIONES PARA EL LLENADO DEL FORMATO DE DOCUMENTO DE HABILITACIÓN DEL VEHICULO N° Este espacio se reserva para el número asignado al Documento de Habilitación del Vehículo. Ej. N°CH 001-01 Casilla 1:Nombreo razón social de la empresa o cooperativa. Se indicará la denominación o razón social del transportista autorizado que solicita la habilitación del vehículo. Casilla 2: N° Documento de Idoneidad. Se indicará el número del Documento de Idoneidad del transportista autorizado que solicita la habilitación del vehículo. Ej. DI. VE 0001-01 Casilla 3: Fecha de expedición. Se indicará el día, mes y año de expedición u otorgamiento del Documento de Habilitación del Vehículo. Ej. 23/07/2013 Casilla 4: Fecha de vencimiento. Se indicará el día, mes y año de expiración o caducidad del Certificado de Habilitación del Vehículo. Ej. 23/07/2014 Casilla 5: Vigencia. Se indicará la vigencia del mencionado certificado de habilitación. Ej. Un (01) año. Casilla 6: Placa. Se indicará la matrícula del vehículo. Casilla 7: País.Se colocaran las iniciales del País que ha emitido la matrícula. Casilla 8: Marca. Fabricante del vehículo. Casilla 9: Número de ejes. Se indicará el número de ejes del vehículo habilitado. Casilla 10: Año de fabricación. Se indicará el año de fabricación del vehículo habilitado. Casilla 11: Tipo de vehículo. Se indicará el tipo de vehículo habilitado de acuerdo a información establecida en el certificado de registro del vehículo. Casilla 12:Tara. Se indicará en kilogramos el peso neto del vehículo, es decir, peso del vehículo vacío. Casilla 13:Capacidad de carga. Se indicará la carga útil máxima permitida para la cual fue diseñado el vehículo expresa en kilogramo. Casilla 14: Peso bruto vehicular. Se indicará en kilogramos el resultado de la suma del peso neto vehicular o tara y el peso de la carga máxima permitida.																								

Casilla 15: Dimensiones del vehículo. Se indicará el ancho, la altura y la longitud máximas del vehículo. Casilla 16: Serial de Carrocería o Chasis. Se indicará el número o serie del chasis del vehículo habilitado.	INSTRUCTIVO ANEXO DE RELACION DE VEHÍCULOS HABILITADOS A. INDICACIONES PARA EL LLENADO DE LA INFORMACION EN EL ANEXO Casilla 1: Tipo de Permisos. Documento de Idoneidad o Permiso Complementario de Prestación de Servicio. Casilla 2: Numeración del Documento de Idoneidad y del Permiso Complementario de Prestación de Servicio. El número de identificación del Documento de Idoneidad, Permiso Complementario de Prestación de Servicios será asignado por el organismo de nacional competente en materia de transporte terrestre de cada país. Casilla 3: Nombre razón social de la empresa o cooperativa. Se indicará la denominación o razón social del transportista autorizado que solicita la habilitación del vehículo. Casilla 4: Números de Páginas. Se indicará los números de páginas de acuerdo a la cantidad que se use ej. 01/03, 02/03, 03/03. Casilla 5: Número de correlativo. Se enumerará con tres (3) dígitos, a partir del 001. Casilla 6: Placa. Se indicará la matrícula del vehículo. Casilla 7: País. Se colocaran las iniciales del País que ha emitido la matrícula. Casilla 8: Marca. Fabricante del vehículo. Casilla 9: Tipo de vehículo. Se indicará el tipo de vehículo habilitado de acuerdo a información establecida en el certificado de registro del vehículo. Casilla 10: Número de ejes. Se indicará el número de ejes del vehículo habilitado. Casilla 11: Tara. Se indicará en kilogramos el peso neto del vehículo, es decir, peso del vehículo vacío. Casilla 12: Peso bruto vehicular. Se indicará en kilogramos el resultado de la suma del peso neto vehicular o tara y el peso de la carga máxima permitida. Casilla 13: Año de fabricación. Se indicará el año de fabricación del vehículo habilitado. Casilla 14: Serial de Carrocería o Chasis. Se indicará el número o serie del chasis del vehículo habilitado. Casilla 15: Condición del vehículo. Se indicará si el vehículo es vinculado, propio o leasing. Casilla 16: Número de Documento de Habilitación del Vehículo. Se indicará el número asignado al Documento de Habilitación del Vehículo y los últimos dígitos del año que se está expidiendo. Ej. VE-001-01 Casilla 17: Fecha de vencimiento Documento de Habilitación del Vehículo.																										
Se indicará la vigencia del mencionado documento de habilitación del vehículo. Ej. 23/07/2014.	ANEXO DE RELACION DE VEHÍCULOS HABILITADOS 1º PERMISO COMPLEMENTARIO DE PRESTACIÓN DE SERVICIO 2º PCPS VE-0000-05 3º NOMBRE O RAZÓN SOCIAL DE LA EMPRESA O COOPERATIVA 4º PAÍS, N° 6500 <table><thead><tr><th>N°</th><th>PLACA</th><th>PAÍS</th><th>MARCA</th><th>Tipo de Vehículo</th><th>N° Ejes</th><th>Tara (kg)</th><th>Peso Bruto Vehicular (Pg.)</th><th>Año</th><th>Serial de Carrocería o Chasis</th><th>Vehículo Propio o Vinculado o Leasing = L</th><th>Número Certificado de Habilitación</th><th>Fecha de Vencimiento CH</th></tr></thead><tbody><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></tbody></table> FIRMA Y SELLO Apellidos y Nombres Presidente del Instituto Nacional de Transporte Terrestre Boletín N° 121 de fecha 10 de FEB de AÑO Boleta Oficial N° 0000 de fecha 10 de MES de AÑO	N°	PLACA	PAÍS	MARCA	Tipo de Vehículo	N° Ejes	Tara (kg)	Peso Bruto Vehicular (Pg.)	Año	Serial de Carrocería o Chasis	Vehículo Propio o Vinculado o Leasing = L	Número Certificado de Habilitación	Fecha de Vencimiento CH													
N°	PLACA	PAÍS	MARCA	Tipo de Vehículo	N° Ejes	Tara (kg)	Peso Bruto Vehicular (Pg.)	Año	Serial de Carrocería o Chasis	Vehículo Propio o Vinculado o Leasing = L	Número Certificado de Habilitación	Fecha de Vencimiento CH															

PERMISO ESPECIAL COMPLEMENTARIO PARA TRANSPORTE DE CARGA PROPIA

101 PECO# VE 0000-00 **102** NOMBRE O RAZON SOCIAL DE LA EMPRESA O COOPERATIVA **103** FAS, N° 0000

104 N°	105 PLACA	106 FAS	107 MARCA	108 TIPO DE VEHICULO	109 N° EJES	110 TARA (Kg)	111 PESO BRUTO VEHICULO (Kg)	112 AÑO	113 SE SOCIAL DE CLASIFICACION O CHASIS	114 Instituto Progre y L	115 Address Documento de Identidad	116 Fecha de Vencimiento D.V.

FIRMA Y SELLO
Apellidos y Nombres

Presidente del Instituto Nacional de Transporte Terrestre
(Deposito N° XX de fecha XX de MES de AÑO)

Gaceta Oficial N° XXX de fecha XX de MES de AÑO

ANEXO DE RELACION DE VEHICULOS HABILITADOS													
⁽¹⁾ PERMISO DE ORIGEN PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS POR CAMBITERA.		⁽²⁾ POPE VE 0000-00		⁽³⁾ NOMBRE O RAZON SOCIAL DE LA EMPRESA O COOPERATIVA								⁽⁴⁾ PAID. Nº 00002	
⁽⁵⁾ N°	⁽⁶⁾ PLACA	⁽⁷⁾ FMS	⁽⁸⁾ MARCA	⁽⁹⁾ TIPO DE VEHICULO	⁽¹⁰⁾ N° CHES	⁽¹¹⁾ PESA REGULAR (KG.)	⁽¹²⁾ PESO BRUTO VEHICULO (KG.)	⁽¹³⁾ AÑO	⁽¹⁴⁾ SERIAL DE CARROCERIA O CHASIS	⁽¹⁵⁾ VEHICULO PRESA "F" LEAVING-T.L	⁽¹⁶⁾ ASIENTOS	⁽¹⁷⁾ Numero Documento de Matricación	⁽¹⁸⁾ Fecha de Vencimiento D.M.

FIRMA Y SELLO
 Apellidos y Nombres _____
 Presidente del Instituto Nacional de Transportes Terrestres
 Decreto Nº 21 de fecha XX de MES de AÑO
 Geografía Oficial Nº XXX de fecha XX de MES de AÑO

N° POPC VE 000-00					⁽²⁾ Permiso de Origen para el Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera	
⁽¹⁾ Nombre o razón social de la empresa o cooperativa						
⁽³⁾ Fecha de Expedición		⁽⁴⁾ Fecha de Vencimiento		⁽⁵⁾ Vigencia		
⁽⁶⁾ País		⁽⁷⁾ Placa				
⁽⁸⁾ Marca		⁽⁹⁾ N° Ejes		⁽¹⁰⁾ Año		
⁽¹¹⁾ Tipo de Vehículo						
⁽¹²⁾ Tara (kg)		⁽¹³⁾ Capacidad de Carga (Kg)		⁽¹⁴⁾ Peso Bruto Vehicular (Kg)		
⁽¹⁵⁾ Dimensiones del Vehículo		⁽¹⁶⁾ N° de Asientos		⁽¹⁷⁾ Serial de Carrocería o Chasis		
Alto		Largo		Ancho		

FIRMA Y SELLO

Apellidos y Nombres

Presidente del Instituto Nacional de Transporte Terrestre

Decreto N° XX de fecha XX de MES de AÑO

Gaceta Oficial N° XXX de fecha XX de MES de AÑO

[illegible]

Anexo PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA Y PASAJEROS POR CARRETERA Documento de Idoneidad Solicitud por escrito, dirigida a la autoridad nacional competente de transporte terrestre, suscrita por el Representante Legal de la empresa, acompañado de los siguientes documentos: a) Copia certificada del Acta Constitutiva de la empresa y Estatutos en caso de modificación de la misma o Certificado de Existencia y Representación Legal. b) Registro de Información Fiscal (RIF) o Número de Identificación Tributaria (NIT). c) Relación de las características de los vehículos y unidades de carga a ser habilitados: placa, país, marca, tipo de vehículo, número de ejes, tara, peso bruto vehicular, año de fabricación, serial de carrocería o chasis, número de motor, vehículos propios, vinculados o en leasing. d) Contratos de Vinculación, para el caso de vehículos y unidades de carga de propiedad de terceros y para el caso de vehículos en leasing, adjuntar el respectivo contrato de la institución financiera. e) Pólizas de seguros de responsabilidad civil para transporte internacional por carretera, por cada vehículo. f) Copias de las Licencias de Tránsito o Certificados de Registro de vehículos y unidades de carga. g) Copia del Acto Administrativo o registro de operador de transporte de carga, que evidencie la Habilitación para el transporte nacional de carga, conforme a la legislación de cada una de las partes. h) Descripción de la Infraestructura Organizacional y, i) Cualquier otro requisito exigido por la legislación nacional de cada parte Permiso Complementario de Prestación de Servicio Solicitud por escrito, dirigida a la autoridad nacional competente de transporte terrestre, suscrita por el Representante Legal de la empresa, acompañado de los siguientes documentos: a) Copia certificada del Documento de idoneidad otorgado por el órgano competente en materia de transporte terrestre en su país de origen con sus respectivos anexos. b) Pólizas de seguros de responsabilidad civil para transporte internacional por carretera, por cada vehículo. c) Representante legal designado a través de poder notariado, en caso de que sea otorgado fuera del territorio donde este domiciliada ante la empresa, el documento deberá presentarse debidamente apostillado. El representante podrá ser persona natural o jurídica, en el caso de persona natural, deberá tener condición de nacional, residente o migrante permanente en el territorio de la parte donde ejercerá la representación. <td> Permiso Especial de Origen para Transporte de Carga Propia Solicitud por escrito, dirigida a la autoridad nacional competente de transporte terrestre, suscrita por el Representante Legal de la empresa, acompañado de los siguientes documentos: a) Copia certificada del Acta Constitutiva de la empresa y Estatutos en caso de modificación de la misma o Certificado de Existencia y Representación Legal. b) Registro de Información Fiscal (RIF) o número de identificación tributaria (NIT) c) Relación de las características de los vehículos y unidades de carga a ser habilitados: placa, país, marca, tipo de vehículo, número de ejes, tara, peso bruto vehicular, año de fabricación, serial de carrocería o chasis, número de motor, vehículos propios, vinculados o en leasing. d) Contratos de vehículos en leasing, adjuntar el respectivo contrato de la institución financiera. e) Pólizas de seguro de responsabilidad civil para transporte internacional por carretera, por cada vehículo. f) Copias de las Licencias de Tránsito o Certificados de Registro de Vehículos y unidades de carga. g) Copia del Acto Administrativo o registro de operador de transporte de carga, que evidencie la Habilitación para el transporte nacional de carga, conforme a la legislación de cada una de las partes. h) Descripción de la Infraestructura Organizacional y, i) Cualquier otro requisito exigido por la legislación nacional de cada parte. Permiso Especial Complementario para Transporte de Carga Propia Solicitud por escrito, dirigida a la autoridad nacional competente de transporte terrestre, suscrita por el Representante Legal de la empresa, acompañado de los siguientes documentos: a) Copia certificada del documento del permiso especial de origen para transporte propio, otorgado por el órgano competente en materia de transporte terrestre en su país de origen con sus respectivos anexos. b) Pólizas de seguro de responsabilidad civil para transporte internacional por carretera, por cada vehículo. c) Representante legal designado a través de poder notariado, en caso de que sea otorgado fuera del territorio donde este domiciliada ante la empresa, el documento deberá presentarse debidamente apostillado. El representante podrá ser persona natural o jurídica, en el caso de persona natural, deberá tener condición de nacional, residente o migrante permanente en el territorio de la parte donde ejercerá la representación. </td>	Permiso Especial de Origen para Transporte de Carga Propia Solicitud por escrito, dirigida a la autoridad nacional competente de transporte terrestre, suscrita por el Representante Legal de la empresa, acompañado de los siguientes documentos: a) Copia certificada del Acta Constitutiva de la empresa y Estatutos en caso de modificación de la misma o Certificado de Existencia y Representación Legal. b) Registro de Información Fiscal (RIF) o número de identificación tributaria (NIT) c) Relación de las características de los vehículos y unidades de carga a ser habilitados: placa, país, marca, tipo de vehículo, número de ejes, tara, peso bruto vehicular, año de fabricación, serial de carrocería o chasis, número de motor, vehículos propios, vinculados o en leasing. d) Contratos de vehículos en leasing, adjuntar el respectivo contrato de la institución financiera. e) Pólizas de seguro de responsabilidad civil para transporte internacional por carretera, por cada vehículo. f) Copias de las Licencias de Tránsito o Certificados de Registro de Vehículos y unidades de carga. g) Copia del Acto Administrativo o registro de operador de transporte de carga, que evidencie la Habilitación para el transporte nacional de carga, conforme a la legislación de cada una de las partes. h) Descripción de la Infraestructura Organizacional y, i) Cualquier otro requisito exigido por la legislación nacional de cada parte. Permiso Especial Complementario para Transporte de Carga Propia Solicitud por escrito, dirigida a la autoridad nacional competente de transporte terrestre, suscrita por el Representante Legal de la empresa, acompañado de los siguientes documentos: a) Copia certificada del documento del permiso especial de origen para transporte propio, otorgado por el órgano competente en materia de transporte terrestre en su país de origen con sus respectivos anexos. b) Pólizas de seguro de responsabilidad civil para transporte internacional por carretera, por cada vehículo. c) Representante legal designado a través de poder notariado, en caso de que sea otorgado fuera del territorio donde este domiciliada ante la empresa, el documento deberá presentarse debidamente apostillado. El representante podrá ser persona natural o jurídica, en el caso de persona natural, deberá tener condición de nacional, residente o migrante permanente en el territorio de la parte donde ejercerá la representación.
Permiso de Origen para el Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera Solicitud por escrito, dirigida a la autoridad nacional competente de transporte terrestre, suscrita por el Representante Legal de la empresa, acompañado de los siguientes documentos: a) Copia certificada del Acta Constitutiva de la empresa y Estatutos en caso de modificación de la misma o Certificado de Existencia y Representación Legal. b) Registro de Información Fiscal (RIF) o número de identificación tributaria (NIT) c) Relación de las características de los buses o autobuses a ser habilitados: placa, país, marca, tipo de vehículo, número de ejes, tara, peso bruto vehicular, número de asientos, serial de carrocería o chasis, número de motor, vehículos propios o en leasing. d) Contratos de Leasing, adjuntar el respectivo contrato de la institución financiera. e) Pólizas de seguro de responsabilidad civil para transporte internacional por carretera, por cada vehículo. f) Copias de las licencias de Tránsito o Certificados de registro de Vehículos (buses o autobuses) g) Descripción de la Infraestructura Organizacional y, h) Cualquier otro requisito exigido por la legislación nacional de cada parte. Permiso Complementario para el Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera Solicitud por escrito, dirigida a la autoridad nacional competente de transporte terrestre, suscrita por el Representante Legal de la empresa, acompañado de los siguientes documentos: a) Copia certificada del permiso originario de prestación de servicio, otorgado por el órgano competente en materia de transporte terrestre en su país de origen con sus respectivos anexos. b) Pólizas de seguro de responsabilidad civil para transporte internacional por carretera, por cada vehículo. c) Representante legal designado a través de poder notariado, en caso de que sea otorgado fuera del territorio donde este domiciliada ante la empresa, el documento deberá presentarse debidamente apostillado. El representante podrá ser persona natural o jurídica, en el caso de persona natural, deberá tener condición de nacional, residente o migrante permanente en el territorio de la parte donde ejercerá la representación. <td> Habilitación de vehículos y unidades de carga y/o de los buses o autobuses Solicitud por escrito, dirigida a la autoridad nacional competente de transporte terrestre, suscrita por el Representante Legal de la empresa, acompañado de los siguientes documentos: a) Relación de las características de los vehículos y unidades de carga y/o buses o autobuses a ser habilitados: placa, país, marca, tipo de vehículo, número de ejes, tara, peso bruto vehicular, número de asientos, año de fabricación, serial de carrocería o chasis, número de motor, vehículos propios o en leasing. b) Contratos de Vinculación, para el caso de vehículos y unidades de carga de propiedad de terceros y para el caso de vehículos en Leasing, adjuntar el respectivo contrato de la institución financiera. c) Pólizas de seguro de responsabilidad civil para transporte internacional por carretera, por cada vehículo. d) Copias de las licencias de Tránsito o Certificados de registro de Vehículos y unidades de carga y/o de los buses o autobuses y, e) Cualquier otro requisito exigido por la legislación nacional de cada parte. </td>	Habilitación de vehículos y unidades de carga y/o de los buses o autobuses Solicitud por escrito, dirigida a la autoridad nacional competente de transporte terrestre, suscrita por el Representante Legal de la empresa, acompañado de los siguientes documentos: a) Relación de las características de los vehículos y unidades de carga y/o buses o autobuses a ser habilitados: placa, país, marca, tipo de vehículo, número de ejes, tara, peso bruto vehicular, número de asientos, año de fabricación, serial de carrocería o chasis, número de motor, vehículos propios o en leasing. b) Contratos de Vinculación, para el caso de vehículos y unidades de carga de propiedad de terceros y para el caso de vehículos en Leasing, adjuntar el respectivo contrato de la institución financiera. c) Pólizas de seguro de responsabilidad civil para transporte internacional por carretera, por cada vehículo. d) Copias de las licencias de Tránsito o Certificados de registro de Vehículos y unidades de carga y/o de los buses o autobuses y, e) Cualquier otro requisito exigido por la legislación nacional de cada parte.

ANEXO
ASPECTO DE TRANSPORTE

PERMISO COMPLEMENTARIO PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL
DE
PASAJEROS POR CARRETERA

Nº PCPC.VE 0000-00

El Ministerio del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz de la República Bolivariana de Venezuela a través del Instituto Nacional de Transporte Terrestre -INTT- ente nacional competente de transporte por carretera, en cumplimiento de las normas sobre transporte internacional de mercancías por carretera

CERTIFICA:

Que la Empresa o Cooperativa xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx, con domicilio principal en la ciudad de xxxxxxxxxx - Estado xxxxxxxxx, República Bolivariana de Venezuela, ha sido autorizada, mediante Providencia N° xxx, para realizar operaciones de Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, con los vehículos descritos en el **Anexo I** "Relación de Vehículos Habilitados" y en las rutas, frecuencias, horarios e itinerarios indicadas en el **Anexo II** "Tráfico a Operar", que forman parte del presente permiso.

Caracas, xxxxxxxxxxx
Lugar y fecha de expedición

XXXXXXXXXXXX
Fecha de vencimiento

Firma y Sello:
Apellidos y Nombres
Presidente del Instituto Nacional de Transporte Terrestre
Decreto N° XX de fecha XX de MES de AÑO
Gaceta Oficial N° XXX de fecha XX de MES de AÑO

ANEXO IV

ANEXO ADUANERO

ANEXO

FORMATO DE MIC/DTA/DTAI e INSTRUCTIVO DE LLENADO (ANVERSO)

		MANIFIESTO DE CARGA INTERNACIONAL			
1. N° de MC/OT/OTAS		2. Fecha:		3. Tránsito: ☐ 41 ☐ 40	
TRANSPORTISTA					
4. Nombre o Razón Social:				5. N° de identificación fiscal:	
6. 4to. Documento de Identidad		7. N° Permiso complementario:		8. Correo electrónico:	
9. Teléfono:					
VEHICULO/HABILITADO					
10. N° de Documento de Habilitación		11. Marca:		12. Identificación del Vehículo	
13. Modelo:		14. Capacidad de anclaje:		15. Placa del Vehículo:	
16. Sensores/OTAS:					
TRIPULANTES					
17. Conductor principal		18. Documento del Tripulante (Permiso Internacional)		19. Nacionalidad:	
20. Conductor auxiliar		21. Documento del Tripulante		22. Nacionalidad:	
CARGA					
23. Adversos Carga y Permisos		24. Adversos Permisos		25. Adversos Deteriores	
26. Origen y Precedencia		27. Lugar de Destino		28. Carga de Carga	
29. Naturaleza de la carga: Peligrosa ☐ Químicos o Residuos ☐ Perjudiciales ☐					
30. Tipo de Carga: ☐ Líquido ☐ Sólido ☐					
31. Contenedores, tipo y tamaño:					
32. Recintos					
MERCANCIA					
33. CARTA PORTO		34. Peso/Volumen Bruto		35. Clave y Marca	
36. País/Volumen Neto		37. Clave y Marca		38. Bultos	
39. Naturaleza y descripción:					
40. Lugar de destino:					
41. Instrucciones:					
42. País		43. País		44. Seguro	
45. Seguro		46. Seguro		47. Incendio	
48. CARTA PORTO		49. País/Volumen Bruto		50. Clave y Marca	
51. Bultos					

Pasos/Volumen Neto			
46. Naturaleza y descripción	47. Lugar de origen	48. Notificación	
49. Fecha	50. Tipo	51. Seguro	52. Incidentes
53. TRANSPORTISTA		54. ADUANA PARTIDA	
El transportista es el que transporta o es distribuido, sea por carretera o por cualquier otro medio, los productos que el cliente solicita. El cliente debe proporcionar los datos necesarios para que el transportista pueda realizar el transporte. El cliente debe proporcionar los datos necesarios para que el transportista pueda realizar el transporte.		55. OBSERVACIONES	
El presente formulario es de uso exclusivo de la Aduana de la Zona Franca de Barcelona. No debe ser utilizado para otros fines. El cliente debe proporcionar los datos necesarios para que el transportista pueda realizar el transporte. El cliente debe proporcionar los datos necesarios para que el transportista pueda realizar el transporte.			

CAMPO 18 NACIONALIDAD Nacionalidad del conductor principal. De poseer doble nacionalidad o residencia legal, indicar ambas. CAMPOS 19 CONDUCTOR AUXILIAR Nombre y apellidos del conductor auxiliar de la unidad de transporte habilitada. CAMPO 20 DOCUMENTO DE TRIPULANTE TERRESTRE INTERNACIONAL Número y fecha de vigencia del documento expedido por el ente competente en materia de migración, que acredita a su titular como tripulante del vehículo habilitado. CAMPO 21 NACIONALIDAD Nacionalidad del conductor auxiliar. De poseer doble nacionalidad o residencia legal, indicar ambas. DE LA CARGA CAMPOS 22, 23 y 24 ADUANAS Identificar la Aduana en la cual nace la operación, la aduana de paso y la aduana de destino, en atención al tipo de operación que se pretenda perfeccionar. En el caso de la República de Colombia, la Aduana de Carga se identificará con su nombre seguido de las siglas AC entre paréntesis, de ser diferente a la de partida; en el caso de la República Bolivariana de Venezuela no aplica la identificación de la Aduana de Carga. CAMPO 25 ORIGEN Y PROCEDENCIA Establecer el país de origen y procedencia de la carga. En caso de ser el mismo país, identificarlo como origen únicamente. CAMPO 26 LUGAR DE DESCARGA Indicar el lugar o almacén donde será entregada la carga en el país de destino, en caso de que no exista especificación del mismo en los campos 36, 47, 61 y 72 CAMPO 27 CARTA PORTE Números correlativos de las Carta Porte Internacional por Carretera que conforman el Manifiesto de Carga Internacional/Declaración de Tránsito Aduanero/ Declaración de Tránsito Aduanero Internacional, asignados por la empresa transportista autorizado, con motivo del contrato de transporte internacional de mercancías por carretera realizado entre ésta y el proveedor/remitente que desea trasladar al extranjero las mismas, consignadas a un comprador/destinatario. CAMPO 28 NATURALEZA Debe señalarse expresamente el tipo de carga que se transporta. De tratarse de otro tipo diferente a peligros, químicos o precursores, percederos, debe especificarse claramente el tipo de mercancía que se transporta a los fines de estar en conocimiento de los posibles riesgos ambientales, de personas o de animales durante su transporte y manipulación. De tratarse de mercancías de diversa naturaleza, deberán identificarse en su totalidad. <td> CAMPO 29 CONTENEDORES Identificación de la combinación de once (11) caracteres alfanuméricos que identifican al contenedor que transporta la mercancía que conforma la carga, así como el tipo y tamaño. CAMPO 30 PRECINTOS Campo a ser llenado por la Aduana de Partida o Salida para identificar la combinación numérica o alfanumérica del dispositivo físico que coloca sobre los mecanismos de cierre para asegurar que éstos no se abran sin autorización de la oficina aduanera correspondiente. De tratarse de un tránsito internacional y de considerarlo necesario, la Aduana de Paso colocará precintos adicionales y los identificará en el campo 55. DE LA MERCANCÍA CAMPOS 31,42,56,67 CARTA PORTE Número correlativo de las Carta Porte Internacional por Carretera que forman parte del Manifiesto de Carga Internacional/Declaración de Tránsito Aduanero/Declaración de Tránsito Aduanero Internacional, asignado por la empresa transportista autorizado, con motivo del contrato de transporte internacional de mercancías entre la empresa transportista autorizado y el proveedor que requiere trasladar al extranjero las mismas, para su entrega a un consignatario. CAMPO 32,43,67,68 PESO/VOLUMEN – BRUTO Total del peso o volumen bruto transportado de la mercancía descrita en la Carta Porte Internacional por Carretera correspondiente, incluyendo el de los contenedores y embalajes que las transportan. PESO/VOLUMEN NETO Total del peso o volumen neto transportado de la mercancía descrita en la Carta Porte Internacional por Carretera correspondiente, excluyendo los contenedores y embalajes que las transportan. CAMPO 33,44,58,69 CLASE Y MARCA Se indicará la clase de embalaje de la mercancía (cilindros, cajas, cartones, botellas, planchas o palets, bidones, sacos, etc.) y los números o marcas que permiten identificarlos. De tratarse de mercancías sin envasar o embalar, se colocará la expresión "a granel" CAMPO 34,45,59,70 BULTOS Se indicará la cantidad de bultos que conforman la carga, de acuerdo a las características señaladas en el campo 33. De tratarse de mercancías sin envasar o embalar, se colocará la expresión "a granel" CAMPO 35,46,60,71 NATURALEZA Y DESCRIPCIÓN Identificar comercialmente el tipo de carga que se transporta y sus posibles riesgos en cuanto a las personas que puedan estar en contacto con éstas durante su transporte y manipulación. De ser requerido por la legislación aduanera de alguna de las Partes, incluir la clasificación arancelaria. </td>	CAMPO 29 CONTENEDORES Identificación de la combinación de once (11) caracteres alfanuméricos que identifican al contenedor que transporta la mercancía que conforma la carga, así como el tipo y tamaño. CAMPO 30 PRECINTOS Campo a ser llenado por la Aduana de Partida o Salida para identificar la combinación numérica o alfanumérica del dispositivo físico que coloca sobre los mecanismos de cierre para asegurar que éstos no se abran sin autorización de la oficina aduanera correspondiente. De tratarse de un tránsito internacional y de considerarlo necesario, la Aduana de Paso colocará precintos adicionales y los identificará en el campo 55. DE LA MERCANCÍA CAMPOS 31,42,56,67 CARTA PORTE Número correlativo de las Carta Porte Internacional por Carretera que forman parte del Manifiesto de Carga Internacional/Declaración de Tránsito Aduanero/Declaración de Tránsito Aduanero Internacional, asignado por la empresa transportista autorizado, con motivo del contrato de transporte internacional de mercancías entre la empresa transportista autorizado y el proveedor que requiere trasladar al extranjero las mismas, para su entrega a un consignatario. CAMPO 32,43,67,68 PESO/VOLUMEN – BRUTO Total del peso o volumen bruto transportado de la mercancía descrita en la Carta Porte Internacional por Carretera correspondiente, incluyendo el de los contenedores y embalajes que las transportan. PESO/VOLUMEN NETO Total del peso o volumen neto transportado de la mercancía descrita en la Carta Porte Internacional por Carretera correspondiente, excluyendo los contenedores y embalajes que las transportan. CAMPO 33,44,58,69 CLASE Y MARCA Se indicará la clase de embalaje de la mercancía (cilindros, cajas, cartones, botellas, planchas o palets, bidones, sacos, etc.) y los números o marcas que permiten identificarlos. De tratarse de mercancías sin envasar o embalar, se colocará la expresión "a granel" CAMPO 34,45,59,70 BULTOS Se indicará la cantidad de bultos que conforman la carga, de acuerdo a las características señaladas en el campo 33. De tratarse de mercancías sin envasar o embalar, se colocará la expresión "a granel" CAMPO 35,46,60,71 NATURALEZA Y DESCRIPCIÓN Identificar comercialmente el tipo de carga que se transporta y sus posibles riesgos en cuanto a las personas que puedan estar en contacto con éstas durante su transporte y manipulación. De ser requerido por la legislación aduanera de alguna de las Partes, incluir la clasificación arancelaria.
---	--

CAMPO 36,47,61,72

LUGAR DE DESCARGA

Identificar el lugar donde el transportista autorizado procederá a entregar al comprador/destinatario la mercancía transportada a su nombre que forma parte de la carga, según lo establecido en la Carta Porte correspondiente.

CAMPO 37,48,62,73

NOTIFICAR A

Señalar el nombre o razón social, teléfonos y correo electrónico de la persona natural o jurídica, identificada en el campo 8 de la Carta Porte Internacional por Carretera correspondiente; y el N° de identificación fiscal, que en el caso de Venezuela se corresponde con el Número de Registro Único de Información Fiscal-RIF y en el caso de Colombia, con el Número de Registro Único Tributario-RUT

CAMPO 38,49,63,74

PRECIO

Valor monetario efectivamente facturado por el proveedor en una de las Partes al importador en la otra Parte, según la factura comercial definitiva emitida para la exportación.

CAMPO 39,50,64,75

FLETE

Costo del importe facturado por la empresa transportista autorizado con motivo del servicio del transporte internacional por carretera de una mercancía despachada por un proveedor en una de las partes, a un importador en la otra parte.

CAMPO 40,61,65,76

SEGURO

Costo del importe del seguro pagado para garantizar las condiciones de la mercancía a ser entregada a un importador en la otra parte, desde el momento en que se recibe por parte de la empresa transportista autorizado.

CAMPO 41,62,66,77

INCOTERM

Identificar el término internacional de comercio de tres letras que refleja las normas de aceptación voluntaria entre la parte compradora y vendedora, acerca de las condiciones de entrega de las mercancías en el país de destino.

DE LA VALIDACIÓN

CAMPO 53

TRANSPORTISTA

Identificación clara y legible en original, en todos los ejemplares del Manifiesto de Carga Internacional/Declaración de Tránsito Aduanero/Declaración de Tránsito Aduanero Internacional, del representante de la empresa transportista, lugar y fecha de elaboración, aceptando expresamente la obligación de cumplir con las disposiciones de las normas que conforman el ordenamiento jurídico de los países transitados. Señalar Nombre, Apellido y Cédula de Identidad.

CAMPO 54

ADUANA DE PARTIDA

Identificación clara y legible en original, en todos los ejemplares del Manifiesto de Carga Internacional/Declaración de Tránsito Aduanero/Declaración de Tránsito Aduanero Internacional, del funcionario aduanero que interviene en la aduana de partida, nombre

de la oficina aduanera, lugar y fecha, a los fines de certificar la autenticidad del Manifiesto de Carga Internacional/Declaración de Tránsito Aduanero/Declaración de Tránsito Aduanero Internacional y la aplicación de los precintos. Señalar Nombre, Apellido y Cédula de Identidad.

CAMPO 55

OBSERVACIONES

Este espacio será reservado para las anotaciones que deba efectuar el funcionario del servicio aduanero, cuando medie una verificación física de las mercancías, aplicación de nuevos precintos o cualquier otra circunstancia que deba ser registrada.

INSTRUCCIONES PARA EL LLENADO DEL CPIC DE LA CARTA PORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA CAMPO 1 NÚMERO CARTA PORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA Número correlativo asignado a la Carta Porte Internacional por Carretera por la empresa transportista autorizado, con motivo del contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, entre la empresa transportista autorizado y el proveedor que desea trasladar éstas al extranjero, consignadas a un comprador. Deberá ser relacionado en el campo 27 del Manifiesto de Carga Internacional/Declaración de Tránsito Aduanero/Declaración de Tránsito Aduanero Internacional CAMPO 2 LUGAR Y FECHA DE EMISIÓN Fecha de elaboración y ciudad de emisión de la Carta Porte Internacional por Carretera, por parte del transportista autorizado. CAMPO 3 NÚMERO DE MIC/DTA/DTAI Campo a ser llenado por la Aduana de Salida. Corresponde al número correlativo asignado por dicha Aduana al Manifiesto de Carga Internacional/Declaración de Tránsito Aduanero/Declaración de Tránsito Aduanero Internacional, relacionado con la Carta Porte Internacional por Carretera. DEL PROVEEDOR/REMITENTE CAMPO 4 NOMBRE O RAZÓN SOCIAL Nombre de la persona natural o jurídica que contrata el servicio de un transportista autorizado. CAMPO 5 NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN FISCAL Y DOMICILIO FISCAL Número de registro, otorgado por la autoridad competente a la empresa proveedora, y domicilio fiscal declarado, a los fines del control tributario. En el caso de Venezuela el Número de Registro Único de Información Fiscal-RIF y en el caso de Colombia, el Número de Registro Único Tributario-RUT CAMPO 6 TELÉFONOS Identificación de los teléfonos locales y celulares, activos, de contacto con el proveedor identificado en el campo 4. CAMPO 7 CORREO ELECTRÓNICO Identificación del usuario y dominio, efectivamente habilitado, a través del cual la administración aduanera puede contactar al proveedor o remitente identificado en el campo 4. DEL COMPRADOR/DESTINATARIO CAMPO 8 NOMBRE O RAZÓN SOCIAL Nombre de la persona natural o jurídica a quien deberá notificarse la llegada en el país de importación, de una mercancía transportada a su nombre por un transportista autorizado, el cual debe coincidir en el caso de Venezuela con el señalado en el Registro Único de	Información Fiscal y en el caso de Colombia, con el señalado en el Registro Único Tributario CAMPO 9 NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN FISCAL Número de registro otorgado por la autoridad competente al comprador/destinatario, y domicilio fiscal declarado, a los fines del control tributario. En el caso de Venezuela el Número de Registro Único de Información Fiscal-RIF y en el caso de Colombia, el Número de Registro Único Tributario-RUT CAMPO 10 TELÉFONOS Identificación de los teléfonos locales y celulares, activos, de contacto con el consignatario identificado en el campo 8. CAMPO 11 CORREO ELECTRÓNICO Identificación del usuario y dominio, efectivamente habilitado, a través del cual la administración aduanera puede contactar al comprador/destinatario identificado en el campo 8. DEL TRANSPORTISTA AUTORIZADO CAMPO 12 NOMBRE O RAZÓN SOCIAL Nombre del transportista autorizado según el documento constitutivo correspondiente, el cual debe coincidir en el caso de Venezuela con el señalado en el Registro Único de Información Fiscal y en el caso de Colombia, con el señalado en el Registro Único Tributario. CAMPO 13 TELÉFONOS Identificación de los teléfonos locales y celulares, activos, de contacto con el transportista autorizado. CAMPO 14 CORREO ELECTRÓNICO Identificación del usuario y dominio, efectivamente habilitado, a través del cual la administración aduanera puede contactar al transportista autorizado. CAMPO 15 NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN FISCAL Número de registro otorgado por la autoridad competente al transportista autorizado a los fines del control tributario. En el caso de Venezuela el Número de Registro Único de Información Fiscal-RIF y en el caso de Colombia, el Número de Registro Único Tributario-RUT CAMPO 16 PÓLIZA DE SEGURO Nombre de la empresa aseguradora, número de póliza y monto asegurado, respecto de la flota habilitada. CAMPO 17 VIGENCIA Período de vigencia de la póliza de seguro señalada en el campo 16. CAMPO 18 NÚMERO DE CERTIFICADO DE IDONEIDAD Número de autorización otorgada por la parte con jurisdicción sobre el transportista autorizado, para realizar transporte internacional terrestre.
CAMPO 19 NÚMERO DE PERMISO COMPLEMENTARIO Número de autorización concedida por la otra Parte al transportista autorizado, que posea un Documento de Idoneidad. DE LA MERCANCÍA CAMPO 20,26,32 NATURALEZA Y DESCRIPCIÓN Debe señalarse expresamente el tipo de carga que se transporta, de acuerdo a las secciones previstas en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de la Organización Mundial de Aduanas, y sus posibles riesgos en cuanto a las personas que puedan estar en contacto con éstas durante su transporte y manipulación. En el caso de Carta Porte Internacional por Carretera originadas en Colombia deberá incluirse adicionalmente la partida arancelaria correspondiente a la mercancía transportada. CAMPO 21,27,33 CLASE Y MARCAS Se indicará la clase de embalaje de la mercancía (cilindros, cajas, cartones, botellas, planchas o palets, bidones, sacos, etc.) y los números o marcas que permiten identificarlos. CAMPO 22,28,34 BULTOS Se indicará la cantidad de bultos que conforman la mercancía, de acuerdo a las características señaladas en los campos 21, 27 y 33 respectivamente. CAMPO 23,29,35 PESO/VOLUMEN BRUTO Total del peso o volumen bruto transportado de la mercancía descrita en los campos 20, 26 y 32 respectivamente, incluyendo el de los contenedores y embalajes que las transportan. CAMPO 24,30,36 PESO/VOLUMEN NETO Total del peso o volumen neto transportado de la mercancía descrita en los campos 20, 26 y 32 respectivamente, excluyendo los contenedores y embalajes que las transportan. CAMPO 25,31,37 LUGAR DE ENTREGA Indicar el lugar o almacén donde el transportista autorizado procederá a entregar al comprador/destinatario identificado en el campo 8 la mercancía transportada a su nombre y que conforma total o parcialmente la carga. CAMPO 25,31,37 COSTOS Debe reflejar, en dólares de los Estados Unidos de América, el total del valor de la mercancía descrita en los campos 20, 26 y 32 respectivamente, de acuerdo a la información de la factura comercial definitiva que la ampara, el flete y el seguro pagado, y el Incooterms bajo el cual se negoció la entrega de la mercancía entre proveedor y consignatario.	CAMPO 38 TOTALES Sumatoria del valor, flete y seguro expresados en los campos 25, 31 y 37, respectivamente. CAMPO 39 VALIDACIÓN DEL TRANSPORTISTA Identificación clara y legible en original, en todos los ejemplares de la CPIC, del representante de la empresa transportista, lugar y fecha de elaboración, aceptando expresamente la obligación de cumplir con las disposiciones de las normas que conforman el ordenamiento jurídico de los países transitados. Señalar Nombre, Apellido y Cédula de Identidad. CAMPO 40 VALIDACIÓN DE LA ADUANA Identificación clara y legible del funcionario actuante en la aduana de partida, ciudad, nombre de la aduana y fecha de elaboración. REVERSO Puede ser invalidado con la palabra INHABILITADO en diagonal a lo largo del reverso, o mediante el uso de publicidad o información de la empresa transportista autorizado Cantidad y destino de los ejemplares de la CPIC. Le CPIC estará conformada por seis (6) ejemplares, de un mismo tenor y a un sólo efecto. Deberá llevar impreso al pie del formato, de manera centrada y en mayúsculas la identificación del destino de cada uno de los ejemplares, de la siguiente manera: PRIMER EJEMPLAR: CONSIGNATARIO/DESTINATARIO SEGUNDO EJEMPLAR: ADUANA DE ENTRADA O PASO TERCER EJEMPLAR: ADUANA DE DESTINO O SALIDA CUARTO EJEMPLAR: ADUANA DE PARTIDA QUINTO EJEMPLAR: PROVEEDOR/REMITIENTE SEXTO EJEMPLAR: EMPRESA TRANSPORTISTA Generalidades 1. Especificaciones Formato: LEGAL: 21.59 cm x 35.56 cm Márgen: Superior e Inferior 10 mm. Izquierdo 20 mm. 2. El campo que efectivamente no corresponda ser llenado, será inutilizado mediante la expresión "NO APLICA". 3. El presente formulario no podrá ser completado de forma manuscrita, ni presentarse ante las autoridades aduaneras con tachaduras o enmendaduras. De ocurrir esto, no procederá su aceptación por parte de la autoridad aduanera correspondiente.

EL SUSCRITO COORDINADOR (E) DEL GRUPO INTERNO DE TRABAJO DE TRATADOS DE LA
DIRECCIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS INTERNACIONALES DEL
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

CERTIFICA:

Que la reproducción del texto que antecede es copia fiel y completa del texto original del «ACUERDO ENTRE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA SOBRE EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA Y PASAJEROS POR CARRETERA», suscrito en Cartagena de Indias, República de Colombia, el 1° de agosto de 2014, documento que consta de treinta y siete (37) folios y que reposa en los archivos del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de la Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales de este Ministerio.

Dada en Bogotá, D.C., a los treinta (30) días del mes de agosto de dos mil veintidós (2022).

DAVID ALEJANDRO MORA CARVAJAL

Coordinador (E) del Grupo Interno de Trabajo de Tratados

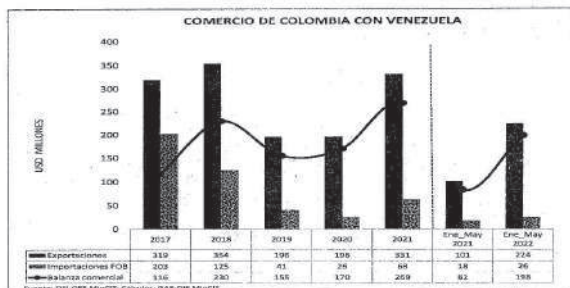
mercancías y pasajeros por carretera entre ambos países. Tener regulado el transporte internacional de carga y pasajeros por carretera le da seguridad jurídica a este sector complementario de las operaciones comerciales bilaterales.

Siendo Venezuela un mercado natural de Colombia y por contar con una frontera cercana a los 2.219 kilómetros, el transporte de carga por carretera es el principal medio utilizado por los exportadores e importadores colombianos para el desarrollo de sus operaciones comerciales bilaterales, a través de los pasos fronterizos autorizados en Norte de Santander, La Guajira y Arauca.

Si bien es cierto el comercio con Venezuela tuvo una tendencia decreciente desde 2008, año en el que las exportaciones llegaron a ca. USD 7 mil millones con balanza ampliamente favorable a Colombia, en el año 2013, un año después de estar vigente el Acuerdo Comercial AAP No.28, las exportaciones colombianas hacia Venezuela alcanzaron más de USD 2.200 millones, de las cuales el 45% se realizaron en el puerto fronterizo de Cúcuta, Norte de Santander (ca. USD Mil millones) (Fuente: Cámara Comercial Venezolana, 2021).

Entre 2013 y 2020, y ante los desequilibrios macroeconómicos persistentes, la crisis económica y las sanciones por parte de Estados Unidos que enfrentó Venezuela, las exportaciones presentaron una caída del 90%, pasando de USD 2.200 millones a USD ca. 198 millones. Sin embargo, en el último año (2021) las exportaciones registraron un crecimiento del 69% frente al año anterior, alcanzando los USD 331 millones. Durante el período enero-mayo 2022, las exportaciones fueron de USD 224 millones (123% más que el mismo periodo del año anterior) y las importaciones fueron de USD 26 millones (40% más que el mismo periodo del año anterior).

Es de resaltar, no obstante, que durante septiembre de 2016 y hasta febrero de 2019, periodo en el cual se mantuvo abierta la frontera para el paso de carga en el horario de 8:00 pm a media noche, se exportaron USD 104 millones por los pasos fronterizos de Norte de Santander en productos como: baldosas, almidón de yuca, cosméticos y productos de aseo, confecciones, medicamentos, harina de trigo, papel, cuadernos, botelín, plástico, láminas de polietileno, vacunas, carne de cerdo, ferreteria, aceite de palma, fertilizantes, entre otros (Fuente: DIAN Seccional de Cúcuta).



En el 2021, los principales productos exportados fueron: polímeros de propileno, en formas primarias (10%), artículos de confitería (6%), medicamentos para uso humano (4%), aceite de palma y sus fracciones (4%) y aceites de petróleo livianos y sus preparaciones (3%). Durante el año 2021, el 95%

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL PROYECTO DE LEY "POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL «ACUERDO ENTRE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA SOBRE EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA Y PASAJEROS POR CARRETERA» SUSCRITO EN CARTAGENA DE INDIAS, REPÚBLICA DE COLOMBIA, EL 1° DE AGOSTO DE 2014".

Honorables Senadores y Representantes:

El Gobierno Nacional, en cumplimiento de los artículos 150 numeral 16, 189 numeral 2 y 224 de la Constitución Política de Colombia, somete a consideración del Honorable Congreso de la República el Proyecto de Ley "Por medio del cual se aprueba el «ACUERDO ENTRE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA SOBRE EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA Y PASAJEROS POR CARRETERA», suscrito en Cartagena de Indias, República de Colombia, el 1° de agosto de 2014".

1. ANTECEDENTES

Desde que Venezuela formalizó su decisión de denunciar el Acuerdo de Cartagena en abril 2006 y se retiró, entre otras, de las disposiciones establecidas por la Comunidad Andina para el transporte internacional por carretera de personas y de mercancías (Decisiones 398 y 399), ha sido necesario avanzar en un Acuerdo que regule el transporte terrestre internacional de carga y pasajeros entre los territorios de Colombia y de Venezuela.

Bajo ese imperativo, los entonces Presidentes Juan Manuel Santos Calderón y Hugo Chávez Frías instruyeron a sus equipos técnicos avanzar en la formulación, negociación y adopción de un acuerdo binacional de transporte terrestre entre los dos Estados. Para atender dicha instrucción, se conformó una Comisión de Trabajo Técnica el 2 de agosto de 2013, liderada por las autoridades de transporte de ambos países.

Como resultado del trabajo de la Comisión, fue suscrito el texto del *"Acuerdo entre la República de Colombia y la República Bolivariana de Venezuela sobre el Transporte Internacional de Carga y Pasajeros por Carretera"*, que se sometió actualmente a aprobación legislativa, por la entonces Ministra de Relaciones Exteriores de la República de Colombia, María Angela Holguín Cuellar, y el entonces Ministro del Poder Popular para las Relaciones Exteriores de la República Bolivariana de Venezuela, Efraim Jaurea Milano, el 1° de agosto de 2014.

El 15 de enero de 2016, mediante comunicación diplomática, Venezuela informó haber cumplido con las formalidades constitucionales y legales internas previstas para la entrada en vigor del Acuerdo. En consecuencia, para que el instrumento comience a surtir plenos efectos, hace falta la comunicación diplomática en el mismo sentido por parte de Colombia.

II. IMPORTANCIA DEL ACUERDO PARA EL COMERCIO CON VENEZUELA

El Acuerdo de Alcance Parcial de Naturaleza Comercial entre Colombia y Venezuela (AAP No.28) entró en vigor el 19 de octubre de 2012. No obstante, el aprovechamiento de este instrumento de intercambio comercial requiere de un marco jurídico que regule el transporte internacional de

de las exportaciones fueron NME (USD 314 millones). En el 2021 los principales departamentos que exportaron a este destino fueron: Bogotá (25%), Bolívar (18%), Atlántico (13%) y Valle del Cauca (10%).

Para el periodo enero-mayo 2022, los principales productos exportados fueron: polímeros de propileno en formas primarias (8%), confitería (8%), abonos minerales (7%), aceite de palma (4%) y preparaciones para lavar (3%). Durante este periodo, el 96% de las exportaciones fueron NME (USD 216 millones).

Del total de exportaciones durante 2020 (USD 196 millones), un 53% tuvo lugar por vía terrestre. En 2021 esta participación correspondió a un 64% del total exportado (USD 212 millones). En estos dos últimos años, las exportaciones que se valieron de la operación marítima y aérea fueron minoritarias (47% y 36% respectivamente).

Estas cifras son aún más significativas si se considera que las exportaciones por vía terrestre se dieron en un escenario restringido, es decir, únicamente por el paso fronterizo de Paraguachón, La Guajira, comoquiera que los pasos de frontera de Norte de Santander (Puentes Simón Bolívar y Ureña) y de Arauca (Punto José Antonio Páez) se encontraban cerrados desde el 23 de febrero de 2019.

III. INTERÉS DE CARA A LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE

Al momento de suscripción del Acuerdo, el Ministerio del Transporte registraba un parque automotor de dos mil ochocientos sesenta y dos vehículos (2.862) que realizaban operaciones de transporte de carga y de personas entre los territorios de los dos Estados. Por parte de Colombia, al menos 27 empresas nacionales con un parque automotor de 1.860 vehículos realizan operaciones hacia y desde el territorio venezolano.

De ahí que, ante el vacío normativo entre las dos naciones, y con el fin de mantener el transporte de mercancías de manera fluida y no afectar las operaciones de exportación e importación de mercancías, el Ministerio de Transporte de Colombia, a través de la Dirección de Transporte y Tránsito, ha venido emitiendo Circulares Externas con las que renueva por periodos de un (1) año las autorizaciones transitorias de transporte internacional de carga por carretera, alusivas a la Autorización, Ámbito de Operación, Anexo I (relación de vehículos de unidades de carga) y Certificados de Habilitación de Vehículos y Unidades de Carga, expedidas a los transportistas internacionales autorizados de la República de Colombia y de la República Bolivariana de Venezuela. La última Circular expedida es la No. 202224190784611 de julio de 2022, vigente hasta el 27 de julio de 2023.

i. Condición para el movimiento ordenado de personas

En la última década, han venido desde el territorio venezolano a Colombia más de 1,9 millones de personas, el cual, no obstante, es un movimiento migratorio no homogéneo, toda vez que en este grupo poblacional hay retornados, personas en tránsito y nacionales que no se instalan definitivamente en ningún territorio, sino que mantienen su actividad económica y familiar entre los dos territorios.

La cifra de personas que se desplazan entre Colombia y Venezuela resulta completamente relevante para el Acuerdo que se somete actualmente a aprobación legislativa, en tanto el ingreso y salida del territorio nacional se da principalmente por las fronteras terrestres, esto es, haciendo uso del medio transporte que busca regular el tratado. Para 2020, un 53% de las entradas y salidas de personas por medio terrestre al/del territorio colombiano, corresponden a paso por los puntos fronterizos entre Colombia y Venezuela.

En la presente coyuntura, en la cual se busca normalizar las relaciones con el vecino país, y en un escenario de recuperación progresiva de la situación económica y social en Venezuela, es de esperarse -y ambos países deben prepararse para- un mayor flujo migratorio en ambas direcciones y principalmente por vía terrestre.

ii. Reapertura de los pasos fronterizos de Norte de Santander Una de las principales iniciativas del Gobierno es lograr consolidar el restablecimiento de las relaciones bilaterales con Venezuela. En este sentido, el 28 de julio 2022, el Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Colombia, Álvaro Leyva Durán, y el Ministro del Poder Popular para las Relaciones Exteriores de la República Bolivariana de Venezuela, Carlos Faría Tortosa, sostuvieron una reunión en la ciudad de San Cristóbal, Táchira, Venezuela. En este encuentro los Cancilleres reafirmaron los lazos históricos de hermandad, cooperación y complementariedad que unen a ambos países y acordaron que a partir del 7 de agosto se implementaría una agenda de trabajo para la normalización gradual de las relaciones bilaterales y ratificaron el interés para avanzar en la revisión de los temas de interés binacional, entre ellos la reapertura de los pasos fronterizos para el transporte de carga y personas, e impulsar esfuerzos conjuntos para garantizar la seguridad y la paz en las zonas de frontera de ambos países. El medio de transporte natural e histórico entre Colombia y Venezuela para el comercio bilateral de mercancías es el terrestre. Por tanto, con la reapertura de los pasos fronterizos en Norte de Santander se prevé que, en el corto plazo, las operaciones de comercio exterior generen un tránsito que oscilará entre 40 y 45 tractocamiones diarios y una recuperación mensual con tendencia creciente cercana a los USD 50 millones (Fuente: Cámara Colombiana Venezolana, 2021). En ese orden de ideas, con el fin de ofrecer a los actores del comercio bilateral, especialmente al sector de los transportadores internacionales de carga y pasajeros, un marco jurídico que ofrezca seguridad en el desarrollo de sus operaciones especialmente en los pasos fronterizos de Norte de Santander -principal punto de salida y entrada de mercancías y personas en ambos países- se hace necesario aprobar el Acuerdo que se somete a aprobación. En suma, debe reiterarse que con este Acuerdo se pactan bases para facilitar el tránsito de conacionales entre ambos países hermanos, así como el comercio entre los dos territorios a fin de lograr una efectiva integración entre los dos países en el campo del transporte terrestre de carga y pasajeros por los corredores fronterizos, lo cual beneficiará a los usuarios, el comercio, el turismo, la conectividad y el desarrollo de nuestras naciones, consolidando así sus vínculos comerciales y culturales. IV. CONTENIDO DEL ACUERDO El Acuerdo consta de 36 artículos, los cuales regulan la actividad transportadora de la siguiente manera: - El artículo 1 define el objeto del Acuerdo, indicando que el mismo se circunscribe a "establecer los términos y condiciones que se aplicarán al servicio de transporte internacional de carga y pasajeros por carretera entre las partes", a la luz de los principios de complementariedad, solidaridad, igualdad, reciprocidad y respeto mutuo de soberanía. Seguidamente, el artículo segundo señala su ámbito de aplicación, delimitando qué tipo de actividades regula el instrumento. - El artículo 2 establece que el servicio de transporte internacional de carga y pasajeros por carretera comprenderá las diferentes formas de operación de transporte, de conformidad con el ordenamiento jurídico de las Partes. - A continuación, el artículo 3 consagra definiciones técnicas que identifican las actividades, personas y demás aspectos que tienen que ver con la actividad transportadora internacional entre los dos Estados. Concretamente, define lo que se entiende por Carga, Carta de Porte Internacional por Carretera (CPI), Documento de Habilitación de Vehículo, Documento de Idoneidad, Documento de Tripulante Terrestre Internacional, Equipos, Manifiesto de Carga Internacional (MCI), Migrante Permanente, Paso de Frontera Habilitado para el Transporte Internacional de Carga y Pasajeros por Carretera, Permiso Complementario de Prestación de Servicio, Persona Jurídica Originada de cada una de las Partes, Residente, Tránsito Aduanero <td> Internacional, Transporte de Carga Propias, Transporte Internacional de Carga por Carretera, Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, Transporte por Carretera, Transportista Autorizado, Tripulante, Vehículo Automotor de Transporte de Carga, Vehículo de Transporte de Pasajeros, Vehículo Habilitado y Unidad de Carga. - El artículo 4 señala cuáles serán los órganos ejecutores del Acuerdo, designando lo siguiente: - Por la República Bolivariana de Venezuela: Ministerio del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz, a través del Instituto Nacional de Transporte Terrestre, y el Ministerio del Poder Popular para Transporte Terrestre. - Por la República de Colombia: Ministerio de Transporte a través de la Dirección de Transporte y Tránsito. - Los artículos 5 y 6 refieren que el servicio de transporte internacional de carga y pasajeros por carretera será prestado por el Transportista Autorizado, que cumpla con los requisitos establecidos en el Acuerdo, y para prestar el servicio de transporte internacional de carga y pasajeros por carretera, el transportista deberá obtener la autorización para cada uno de los vehículos y unidades de carga o pasajeros con que pretenda operar. - Posteriormente el artículo 7 señala que, para solicitar la autorización de transporte internacional de carga y pasajeros por carretera, el transportista debe ser persona jurídica de transporte, constituida en el territorio de cualquiera de las Partes. La conformación de la persona jurídica se rige por el marco legal de la Parte en el cual fue creada. - El artículo 8 estipula que el servicio de transporte internacional de carga y pasajeros por carretera solo podrá efectuarse a través de los pasos de frontera habilitados entre las Partes y estará sujeto a los mecanismos de control establecidos, conforme a sus respectivos ordenamientos jurídicos internos y a las condiciones señaladas en el Acuerdo. - El artículo 9 señala que las Partes podrán homologar los documentos requeridos para el transporte internacional de carga y pasajeros por carretera, estableciendo igualmente dónde deberán consignarse estos documentos. - El artículo 10 indica que la identificación utilizada por cada una de las Partes para los vehículos matriculados y que prestan el servicio de transporte internacional serán reconocida como válida en la otra Parte. - El artículo 11 dispone que las autoridades migratorias de cada Estado Parte emitirán el Documento de Tripulante Terrestre Internacional, el cual regulará, <i>inter alia</i>, el registro, información y admisión de los tripulantes al territorio del otro Estado Parte y para efectos del desarrollo de la prestación de servicio de transporte internacional de pasajeros o carga por carretera. - Los artículos 12 y 13 consagran los pormenores del trámite que debe ser observado para la autorización de admisión, ingreso, permanencia y egreso de los pasajeros y tripulantes. - El artículo 14 indica que la empresa de transporte internacional debidamente autorizada deberá contratar un seguro que ampare la responsabilidad civil derivada siniestros que pudieran ocurrir en el desarrollo de esta actividad. - El artículo 15 estipula la vigencia de la autorización de transporte internacional de cargas y pasajeros por carretera, otorgado por el organismo nacional competente del Estado de origen del Transportista Autorizado. - El artículo 16 establece la intransferibilidad de la autorización para prestar el servicio de transporte internacional por carretera otorgada. - El artículo 17 señala que los organismos o entes nacionales de transporte terrestre competentes deberán diseñar e implementar un sistema automatizado para llevar el registro de las personas jurídicas y vehículos habilitados para operar el servicio de transporte internacional de cargas y pasajeros por carretera. - El artículo 18 impone requisitos a la nacionalidad de los vehículos y personas que lleven a cabo actividades en el marco de este acuerdo. - El artículo 19 consagra ciertos requisitos que deben cumplir los transportistas a la luz del Acuerdo. Seguidamente, el artículo vigésimo señala que el transportista, una vez autorizado por su Estado de origen, deberá solicitar el Permiso Complementario de prestación de servicios en la otra Parte. - El artículo 20 dispone que el transportista, una vez autorizado por su Estado de origen, deberá solicitar ante el organismo o ente nacional competente, el Permiso Complementario de prestación de servicios en la otra Parte. - El artículo 21 señala que los transportistas autorizados de una de las Partes, no podrán realizar transporte interno en el territorio de la otra Parte. Lo anterior se complementa a la luz del artículo vigésimo segundo, el cual señala que, tanto los Transportistas Autorizados, como los vehículos, las unidades de carga, los equipos de apoyo operacional y los servicios que presten, estarán sujetos a la legislación vigente en el territorio de cada Parte, a riesgo de que se impida el ejercicio de la actividad cuando no se observen dichas disposiciones. - El artículo 22 prevé que los transportistas autorizados, los vehículos, las unidades de carga, los equipos de apoyo operacional y los servicios que presten, estarán sujetos a la legislación vigente en el territorio de cada Parte, reconociendo cada una de las Partes, el derecho de la otra de impedir la prestación del servicio en su territorio, cuando no se cumplan las condiciones y requisitos establecidos en las respectivas legislaciones, así como las disposiciones contempladas en este Acuerdo. - El artículo 23 dispone que, en las operaciones o los regímenes de importación, exportación, tránsito y en el servicio de trasbordo, se aplicarán los procedimientos o las formalidades aduaneras, de conformidad con la normativa interna de cada una de ellas. - El artículo 24 regula ciertos aspectos respecto al Manifiesto de Carga Internacionales y señala que en el Anexo IV al acuerdo se consignará un instructivo sobre la materia. - El artículo 25 dispone que los tributos, derechos e impuestos que se causen con motivo de una operación de importación, exportación o tránsito, o por el servicio de trasbordo, serán calculados de conformidad con lo previsto en la normativa interna de cada Parte. - El artículo 26 a su vez, señala que en lo que se refiere a tasas o gastos a cobrar por parte de la oficina aduanera de cada una de las Partes, estos serán calculados y pagados de conformidad con la normativa interna de cada una de ellas. - El artículo 27 indica que para el servicio de transporte internacional de pasajeros por carretera las Partes determinarán las rutas, frecuencias e itinerarios a través de acuerdos bilaterales entre organismos o entes nacionales competentes. - El artículo 28 dispone que el Transportista Autorizado para el servicio de transporte de pasajeros deberá contar permanentemente, en las ciudades de origen el itinerario y destino de sus rutas asignadas, con instalaciones ubicadas en terminales públicos, privados o mixtos, para la atención de los pasajeros y el despacho y recepción de los vehículos autorizados. - El artículo 29 establece que los vehículos, las unidades de carga y su equipamiento deben salir del Estado al cual ingresaron una vez concluya la operación de transporte internacional, de acuerdo con lo señalado por las autoridades migratorias. </td>	Internacional, Transporte de Carga Propias, Transporte Internacional de Carga por Carretera, Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, Transporte por Carretera, Transportista Autorizado, Tripulante, Vehículo Automotor de Transporte de Carga, Vehículo de Transporte de Pasajeros, Vehículo Habilitado y Unidad de Carga. - El artículo 4 señala cuáles serán los órganos ejecutores del Acuerdo, designando lo siguiente: - Por la República Bolivariana de Venezuela: Ministerio del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz, a través del Instituto Nacional de Transporte Terrestre, y el Ministerio del Poder Popular para Transporte Terrestre. - Por la República de Colombia: Ministerio de Transporte a través de la Dirección de Transporte y Tránsito. - Los artículos 5 y 6 refieren que el servicio de transporte internacional de carga y pasajeros por carretera será prestado por el Transportista Autorizado, que cumpla con los requisitos establecidos en el Acuerdo, y para prestar el servicio de transporte internacional de carga y pasajeros por carretera, el transportista deberá obtener la autorización para cada uno de los vehículos y unidades de carga o pasajeros con que pretenda operar. - Posteriormente el artículo 7 señala que, para solicitar la autorización de transporte internacional de carga y pasajeros por carretera, el transportista debe ser persona jurídica de transporte, constituida en el territorio de cualquiera de las Partes. La conformación de la persona jurídica se rige por el marco legal de la Parte en el cual fue creada. - El artículo 8 estipula que el servicio de transporte internacional de carga y pasajeros por carretera solo podrá efectuarse a través de los pasos de frontera habilitados entre las Partes y estará sujeto a los mecanismos de control establecidos, conforme a sus respectivos ordenamientos jurídicos internos y a las condiciones señaladas en el Acuerdo. - El artículo 9 señala que las Partes podrán homologar los documentos requeridos para el transporte internacional de carga y pasajeros por carretera, estableciendo igualmente dónde deberán consignarse estos documentos. - El artículo 10 indica que la identificación utilizada por cada una de las Partes para los vehículos matriculados y que prestan el servicio de transporte internacional serán reconocida como válida en la otra Parte. - El artículo 11 dispone que las autoridades migratorias de cada Estado Parte emitirán el Documento de Tripulante Terrestre Internacional, el cual regulará, <i>inter alia</i>, el registro, información y admisión de los tripulantes al territorio del otro Estado Parte y para efectos del desarrollo de la prestación de servicio de transporte internacional de pasajeros o carga por carretera. - Los artículos 12 y 13 consagran los pormenores del trámite que debe ser observado para la autorización de admisión, ingreso, permanencia y egreso de los pasajeros y tripulantes. - El artículo 14 indica que la empresa de transporte internacional debidamente autorizada deberá contratar un seguro que ampare la responsabilidad civil derivada siniestros que pudieran ocurrir en el desarrollo de esta actividad. - El artículo 15 estipula la vigencia de la autorización de transporte internacional de cargas y pasajeros por carretera, otorgado por el organismo nacional competente del Estado de origen del Transportista Autorizado. - El artículo 16 establece la intransferibilidad de la autorización para prestar el servicio de transporte internacional por carretera otorgada. - El artículo 17 señala que los organismos o entes nacionales de transporte terrestre competentes deberán diseñar e implementar un sistema automatizado para llevar el registro de las personas jurídicas y vehículos habilitados para operar el servicio de transporte internacional de cargas y pasajeros por carretera. - El artículo 18 impone requisitos a la nacionalidad de los vehículos y personas que lleven a cabo actividades en el marco de este acuerdo. - El artículo 19 consagra ciertos requisitos que deben cumplir los transportistas a la luz del Acuerdo. Seguidamente, el artículo vigésimo señala que el transportista, una vez autorizado por su Estado de origen, deberá solicitar el Permiso Complementario de prestación de servicios en la otra Parte. - El artículo 20 dispone que el transportista, una vez autorizado por su Estado de origen, deberá solicitar ante el organismo o ente nacional competente, el Permiso Complementario de prestación de servicios en la otra Parte. - El artículo 21 señala que los transportistas autorizados de una de las Partes, no podrán realizar transporte interno en el territorio de la otra Parte. Lo anterior se complementa a la luz del artículo vigésimo segundo, el cual señala que, tanto los Transportistas Autorizados, como los vehículos, las unidades de carga, los equipos de apoyo operacional y los servicios que presten, estarán sujetos a la legislación vigente en el territorio de cada Parte, a riesgo de que se impida el ejercicio de la actividad cuando no se observen dichas disposiciones. - El artículo 22 prevé que los transportistas autorizados, los vehículos, las unidades de carga, los equipos de apoyo operacional y los servicios que presten, estarán sujetos a la legislación vigente en el territorio de cada Parte, reconociendo cada una de las Partes, el derecho de la otra de impedir la prestación del servicio en su territorio, cuando no se cumplan las condiciones y requisitos establecidos en las respectivas legislaciones, así como las disposiciones contempladas en este Acuerdo. - El artículo 23 dispone que, en las operaciones o los regímenes de importación, exportación, tránsito y en el servicio de trasbordo, se aplicarán los procedimientos o las formalidades aduaneras, de conformidad con la normativa interna de cada una de ellas. - El artículo 24 regula ciertos aspectos respecto al Manifiesto de Carga Internacionales y señala que en el Anexo IV al acuerdo se consignará un instructivo sobre la materia. - El artículo 25 dispone que los tributos, derechos e impuestos que se causen con motivo de una operación de importación, exportación o tránsito, o por el servicio de trasbordo, serán calculados de conformidad con lo previsto en la normativa interna de cada Parte. - El artículo 26 a su vez, señala que en lo que se refiere a tasas o gastos a cobrar por parte de la oficina aduanera de cada una de las Partes, estos serán calculados y pagados de conformidad con la normativa interna de cada una de ellas. - El artículo 27 indica que para el servicio de transporte internacional de pasajeros por carretera las Partes determinarán las rutas, frecuencias e itinerarios a través de acuerdos bilaterales entre organismos o entes nacionales competentes. - El artículo 28 dispone que el Transportista Autorizado para el servicio de transporte de pasajeros deberá contar permanentemente, en las ciudades de origen el itinerario y destino de sus rutas asignadas, con instalaciones ubicadas en terminales públicos, privados o mixtos, para la atención de los pasajeros y el despacho y recepción de los vehículos autorizados. - El artículo 29 establece que los vehículos, las unidades de carga y su equipamiento deben salir del Estado al cual ingresaron una vez concluya la operación de transporte internacional, de acuerdo con lo señalado por las autoridades migratorias.
---	---

El artículo 30 regula los aspectos organizacionales y operacionales relativos a las materias de seguros, migratorios, sanitarios fitosanitarios o zoonosanitarios aplicables al transporte internacional objeto del Acuerdo.

El artículo 31 dispone que las infracciones a las disposiciones legales y del Acuerdo, cometidas por los transportistas y/o por tripulantes, serán investigadas y sancionadas de acuerdo con la legislación de la Parte.

El artículo 32 da la prerrogativa a las Partes de cumplir, suspender o restringir el Acuerdo, cuando por razones o motivos de seguridad de la Nación, desastres o catástrofes naturales o antropicas, sea necesario interrumpir el transporte internacional de cargas y pasajeros por carretera.

Mediante el artículo 33, las Partes convienen establecer una Comisión de Trabajo Permanente, la cual tendrá como funciones principales las de facilitar la ejecución y hacer seguimiento al Acuerdo y sus Anexos, e igualmente podrá sugerir las enmiendas o modificaciones que considere convenientes.

El artículo 34 consagra la cláusula de solución de controversias, la cual indica que las dudas y controversias que puedan surgir de la interpretación o ejecución del Acuerdo y sus Anexos serán resueltas mediante negociaciones directas entre las Partes por la vía diplomática.

El artículo 35 señala el mecanismo de enmienda del Acuerdo. Se ha de resaltar que las enmiendas entrarán en vigor de conformidad con lo establecido en el artículo de entrada en vigor del Acuerdo.

El artículo 36 consagra la cláusula de entrada en vigor del Acuerdo.

Finalmente, cabe recordar que el Acuerdo contiene cuatro Anexos relativos a Aspectos Migratorios, Aspecto de Seguro, Transporte Internacional y Aduanas. Estos Anexos contienen los pormenores de los trámites, formatos e instructivos necesarios para la correcta ejecución del Acuerdo, y por lo tanto constituyen parte integral del mismo.

Conforme a lo anterior, el Gobierno Nacional, a través del Ministro de Relaciones Exteriores, el Ministro de Comercio, Industria y Turismo, y el Ministro de Transporte, presenta a consideración del Honorable Congreso de la República el Proyecto de Ley "Por medio del cual se aprueba el «ACUERDO ENTRE LA REPUBLICA DE COLOMBIA Y LA REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA SOBRE EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA Y PASAJEROS POR CARRETERA», suscrito en Cartagena de Indias, República de Colombia, el 1° de agosto de 2014".

De los Honorables Senadores y Representantes,

ÁLVARO LEYVA DURÁN

Ministro de Relaciones Exteriores

DARIO GERMAN UMANA MENDOZA

Ministro de Comercio, Industria y Turismo

GUILLERMO FRANCISCO REYES GONZALEZ

Ministro de Transporte

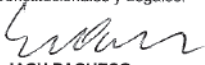
SENADO DE LA REPUBLICA Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992) El día 04 del mes octubre del año 2022, se radicó en este despacho el proyecto de ley N°. 208 Acto Legislativo N°. _____, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: <u>Min de Relac. Ex. Dr. Álvaro Leyva Durán, Min de Comercio, Industria y Turismo: Dr. Darío Germán Umaná Mendoza, Min de Transporte: Dr. Guillermo Francisco Reyes González</u> SECRETARIO GENERAL	RAMA EJECUTIVA DEL PODER PÚBLICO PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA BOGOTÁ, D.C., 27 SEP 2022 AUTORIZADO. SOMÉTASE A LA CONSIDERACIÓN DEL HONORABLE CONGRESO DE LA REPÚBLICA PARA LOS EFECTOS CONSTITUCIONALES (FDO.) GUSTAVO FRANCISCO PETRO URREGO MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES (FDO.) ÁLVARO LEYVA DURÁN DECRETA: ARTÍCULO PRIMERO: Apruébese el «ACUERDO ENTRE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA SOBRE EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA Y PASAJEROS POR CARRETERA», suscrito en Cartagena de Indias, República de Colombia, el 1º de agosto de 2014. ARTÍCULO SEGUNDO: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley 7ª de 1944, el «ACUERDO ENTRE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA SOBRE EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA Y PASAJEROS POR CARRETERA», suscrito en Cartagena de Indias, República de Colombia, el 1º de agosto de 2014, que por el artículo primero de esta Ley se aprueba, obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo. ARTÍCULO TERCERO: La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación. Dada en Bogotá, D.C., a los Presentado al Honorable Congreso de la República por el Ministro de Relaciones Exteriores, el Ministro de Comercio, Industria y Turismo, y el Ministro de Transporte. ÁLVARO LEYVA DURÁN Ministro de Relaciones Exteriores DARÍO GERMAN UMANA MENDOZA Ministro de Comercio, Industria y Turismo GUILLERMO FRANCISCO REYES GONZÁLEZ Ministro de Transporte
SENADO DE LA REPUBLICA Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992) El día 04 del mes octubre del año 2022, se radicó en este despacho el proyecto de ley N°. 208 Acto Legislativo N°. _____, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: <u>Min de Relac. Ex. Dr. Álvaro Leyva Durán, Min de Comercio, Industria y Turismo: Dr. Darío Germán Umaná Mendoza, Min de Transporte: Dr. Guillermo Francisco Reyes González</u> SECRETARIO GENERAL	LEY 424 DE 1998 (enero 13) por la cual se ordena el seguimiento a los convenios internacionales suscritos por Colombia. El Congreso de Colombia DECRETA: Artículo 1º. El Gobierno Nacional a través de la Cancillería presentará anualmente a las Comisiones Segundas de Relaciones Exteriores del Senado y Cámara, y dentro de los primeros treinta días calendario posteriores al periodo legislativo que se inicia cada 20 de julio, un informe pormenorizado acerca de cómo se está cumpliendo y desarrollando los Convenios Internacionales vigentes suscritos por Colombia con otros Estados. Artículo 2º. Cada dependencia del Gobierno nacional encargada de ejecutar los Tratados Internacionales de su competencia y requerir la reciprocidad en los mismos, trasladará la información pertinente al Ministerio de Relaciones Exteriores y este, a las Comisiones Segundas. Artículo 3º. El texto completo de la presente ley se incorporará como anexo a todos y cada uno de los Convenios Internacionales que el Ministerio de Relaciones Exteriores presente a consideración del Congreso. Artículo 4º. La presente ley rige a partir de su promulgación. El Presidente del honorable Senado de la República, Amílcar Acosta Medina El Secretario General del honorable Senado de la República, Pedro Pumarejo Vega. El Presidente de la honorable Cámara de Representantes, Carlos Ardila Baltazar. El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes, Diego Vivas Tafur. REPUBLICA DE COLOMBIA-GOBIERNO NACIONAL Publicada y ejecutada. Dada en Santa Fe de Bogotá, D. C., a 13 de enero de 1998. ERNESTO SAMPER PIZANO La Ministra de Relaciones Exteriores, Maria Emma Mejía Vélez.

SECCIÓN DE LEYES
SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN
LEYES

Bogotá D.C., 04 de octubre de 2022

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.208/22 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL «ACUERDO ENTRE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA SOBRE EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA Y PASAJEROS POR CARRETERA», SUSCRITO EN CARTAGENA DE INDIAS, REPÚBLICA DE COLOMBIA, EL 1º DE AGOSTO DE 2014", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Ministro de Relaciones Exteriores, doctor ALVARO LEYVA DURÁN; Ministro de Comercio, Industria y Turismo, doctor DARÍO GERMAN UMAÑA MENDOZA; Ministro de Transporte, doctor GUILLERMO FRANCISCO REYES GONZÁLEZ. La materia de qué trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SEGUNDA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.


GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – OCTUBRE 04 DE 2022

De conformidad con el informe de Secretaria General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión SEGUNDA Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

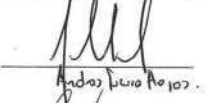
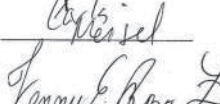
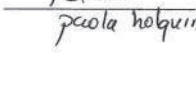

ROY LEONARDO BARRERA MONTEALEGRE

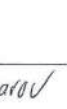
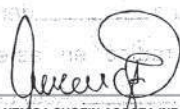
SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

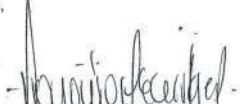
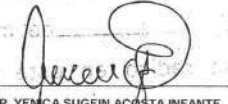
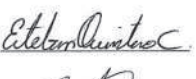
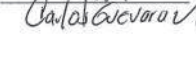
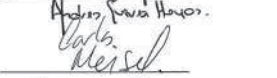

GREGORIO ELJACH PACHECO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 209 DE 2022 SENADO

por medio de la cual se incentiva el estudio de la programación en computadores, se promueve el acceso al nivel de educación técnica, se garantiza el internet en los establecimientos educativos y se dictan otras disposiciones.

Proyecto de Ley ____ de 2022 "Por medio de la cual se incentiva el estudio de la programación en computadores, se promueve el acceso al nivel de educación técnica, se garantiza el internet en los establecimientos educativos y se dictan otras disposiciones". EL CONGRESO DE COLOMBIA Decreta: Artículo 1°. Objeto. La presente Ley tiene por objeto incentivar el estudio de la programación en computadores, el acceso al nivel de educación técnica y a internet en los establecimientos educativos oficiales y privados. Artículo 2°. Enseñanza Obligatoria. Modifíquese el numeral 9 del artículo 23 de la Ley 115 de 1994, el cual quedará así: 9. Tecnología, informática, ofimática y fundamentos de programación digital. Artículo 3°. Doble titulación y articulación de la educación media. Los establecimientos educativos oficiales y privados que presten los servicios de educación media, en el marco de su autonomía institucional, podrán desarrollar procesos de articulación doble titulación de la educación media en alianza con las Instituciones de Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano (ETDH), las instituciones de Educación Superior (IES) o el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), de manera presencial o semipresencial, con el fin de que obtengan el diploma de bachiller y un certificado técnico laboral o su homologación con un título de técnico profesional, promoviendo el desarrollo de habilidades digitales y la continuidad en la cadena de formación hacia el nivel tecnológico. Artículo 4°. Acceso a internet. Las entidades del orden nacional y territorial, en el marco de sus competencias, de manera gradual aumentarán la provisión del servicio de acceso a internet, y su velocidad, en los establecimientos educativos oficiales que presten los servicios de educación formal, de tal manera que se permita al alumnado, el acceso según la orientación técnica profesional y tecnológica correspondiente.	Artículo 5°. Priorización. La conectividad en instituciones educativas de que trata la presente Ley será priorizada por el Ministerio de Tecnologías de Información y las Comunicaciones, conforme lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 13 de la ley 1341, modificado por el artículo 10 de la Ley 1978 de 2019. Artículo 6°. Transición. Los establecimientos oficiales o privados que ofrezcan educación media técnica o académica en las modalidades presencial o semipresencial, en el marco de su autonomía institucional ajustarán lo necesario para cumplir con lo dispuesto en la presente Ley. Artículo 7°. Vigencia. La presente Ley rige desde el momento de su promulgación y deroga las demás normas que le sean contrarias. De los Honorables Congressistas,  HONORIO MIGUEL ENRIQUEZ PINEDO Senador de la República  Amador Carlos  Amador Carlos  Amador Carlos  Amador Carlos  Amador Carlos  Amador Carlos  Amador Carlos  Amador Carlos  Amador Carlos  Amador Carlos
---	--

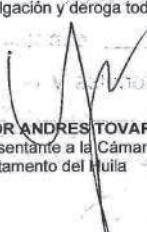
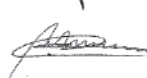
 Honorio Henríquez Senador  Carlos Escovar	 MARIA FERNANDA CABAL MOLINA  ENRIQUE CABRALES BAQUERO Senador de la República  EDUAR ALEXIS TRIANA RINCÓN Representante a la Cámara Departamento de Boyacá  HR. YENICA SUCÉIN ACOSTA INFANTE Representante a la Cámara Departamento del Amazonas
Proyecto de Ley ____ de 2022 "Por medio de la cual se incentiva el estudio de la programación en computadores, se promueve el acceso al nivel de educación técnica, se garantiza el internet en los establecimientos educativos y se dictan otras disposiciones".	
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	
1. Antecedentes El presente proyecto de ley fue radicado el 20 de julio de 2020 por los Honorables Senadores Álvaro Uribe Vélez, Honorio Miguel Henríquez Pinedo, Ruby Helena Chagüi Spath, Paola Andrea Holguín Moreno, Nicolás Pérez Vásquez, Amanda Rocío González, María del Rosario Guerra de la Espriella, Ernesto Macías Tovar, Fernando Nicolás Araujo Rumié, Carlos Manuel Meisel, Ciro Alejandro Ramírez, José Obdulio Gaviria, Santiago Valencia González, John Harold Suárez, Gabriel Jaime Velasco Ocampo, Carlos Felipe Mejía Mejía, Alejandro Corrales Escobar, Paloma Susana Valencia Laserna; y, por los Honorables Representantes, Yenica Acosta, Juan Manuel Daza, Óscar Darío Pérez, José Jaime Uscátegui, Esteban Quintero, Juan Fernando Espinal, Enrique Cabrales Baquero, John Jairo Berrio, Héctor Ángel Ortiz, César Eugenio Martínez, Luis Fernando Gómez, John Jairo Bermúdez, Margarita Restrepo, Jairo Cristancho, José Vicente Carreño, Juan David Vélez, Edward David Rodríguez, Rubén Darío Molano, Hernán Garzón, Milton Hugo Agudelo, Álvaro Hernán Prada, Gustavo Londoño, Jennifer Kristin Arias, Juan Pablo Celis, Gabriel Jaime Vallejo, Óscar Villamizar y Ricardo Ferro. Posteriormente la iniciativa fue remitida a la Comisión Sexta Constitucional Permanente, cuya Mesa Directiva designó como ponente a la Senadora Ruby Helena Chagüi Spath. El proyecto de ley fue aprobado el 14 de diciembre de 2020 en la Comisión VI del Senado, sin embargo, no alcanzó a ser discutido en la Plenaria del Senado por lo que fue archivado, de acuerdo con el artículo 190 de la Ley Quinta. Por tanto, el Senador Honorio Miguel Henríquez Pinedo, como autor principal, radica nuevamente la iniciativa con modificaciones.	
2. Objeto La presente Ley tiene por objeto incentivar el estudio de la programación en computadores, promover el acceso al nivel de educación técnica, y garantizar el internet en los establecimientos educativos.	
3. Justificación El artículo 13 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales -Ley 74 de 1968, que entró en vigor de acuerdo con las disposiciones de dicho instrumento el 23 de marzo de 1976 tras ser ratificado por Colombia el 29 de octubre de 1969- prevé que la educación debe orientarse hacia el pleno desarrollo de la personalidad humana. La educación es, entonces, un derecho humano y una condición para que todas las personas participemos efectivamente en la sociedad. "Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos" es el Cuarto Objetivo del Desarrollo Sostenible, pues la "educación permite la movilidad socioeconómica ascendente y es clave para salir de la pobreza" (ONU, 2020). Estas aspiraciones no son posibles si no existe igualdad de oportunidades para que los estudiantes accedan a las tecnologías de la información y las comunicaciones. Esto se hace mucho más evidente durante la crisis del COVID19, que afectó a más del 91% de los estudiantes en el mundo y obligó a continuar los procesos educativos por medios virtuales. Sin embargo, cuando no todos los estudiantes tienen acceso a energía, internet y el conocimiento asociado, las desigualdades socioeconómicas se profundizan. En este contexto, fortalecer y adecuar normativamente el derecho a la educación al cambio tecnológico es necesario y urgente. Acceder a internet y tener formación básica en programación de computadores y en herramientas informáticas son esenciales para materializar un derecho, hacerse más competitivo y tener mejores oportunidades laborales, así como robustecer la participación en sociedad gracias a individuos más conectados y mejor informados. La presente iniciativa también promoverá la doble titulación en alianza con las distintas Instituciones de Educación en programas técnicos laborales o profesionales. En este orden de ideas, el proyecto de ley favorecerá la educación para la innovación, la tecnología y el desarrollo de software. La Cuarta Revolución Industrial exige a todas las personas, especialmente a los más jóvenes, estar mejor capacitados en las nuevas tecnologías, fundamentales para el crecimiento económico, el aumento de los niveles de	

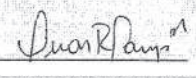
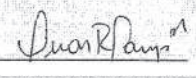
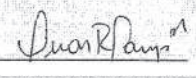
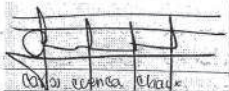
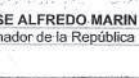
productividad y la reducción de costos, y para la generación de bienestar y la obtención de mejores remuneraciones. La necesidad de concienciar sobre la importancia de acceder y construir capacidades en el manejo de <i>software</i> ha sido reconocida por innumerables actores globales. A través de su iniciativa <i>Paris Calle. Software Source Code</i>, la UNESCO ha subrayado, por ejemplo, la relevancia de empoderar, en particular las generaciones más jóvenes, con las suficientes destrezas para participar en sociedades cada vez más conectadas digitalmente (UNESCO, 2020). En Colombia, apenas un 61,6% de los hogares tienen acceso a internet (ENTIC hogares, 2021). El 70,2% de los hogares en las cabeceras cuenta con conexión a internet. Por su parte, el porcentaje de hogares con internet en los centros poblados y rural es del 32,5 % en 2021 (ENTIC hogares, 2021). Por su parte, según el Ministerio de Educación, al 15 de julio de 2022, de 43.872 sedes educativas solo hay 8.105 sedes conectadas (18,47%) (Ministerio de Educación Nacional, 2022). Los esfuerzos deben ser conjuntos y contundentes. En todo el territorio colombiano se debe garantizar el acceso a internet a docentes y alumnos para que la tecnología y la ciencia estén al alcance de todos. Sin embargo, el acceso a Internet no produce resultados satisfactorios por sí solos, por lo que debe garantizarse la apropiación digital como la formación en programación de computadores y herramientas ofimáticas. Todo lo anterior debe asegurarse simultáneamente y ser garantizados por el Estado. De los Honorables Congresistas,  HONORIO MIGUEL HENRÍQUEZ PINEDO Senador de la República  MARIA FERNANDA CABAL MOLINA  ENRIQUE CABRALES BAQUERO Senador de la República  EDUAR ALEXIS TRIANA RINCÓN Representante a la Cámara Departamento de Boyacá  HR. YENCIA SUGEIN ACOSTA INFANTE Representante a la Cámara Departamento del Amazonas	 CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA PODERO DE LA NACIÓN  Esteban Quintero  Ciro Ramírez  Miguel Uribe Turbay  Paola Holguín  Carlos Guevara  Honorio Henríquez Senador  Andrés Fariña Hoyos  Carlos Meisel  Yenny Roza  María Fernanda Cabal
	SECCIÓN DE LEYES SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES Bogotá D.C., 04 de octubre de 2022 Señor Presidente: Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.209/22 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE INCENTIVA EL ESTUDIO DE LA PROGRAMACIÓN EN COMPUTADORES, SE PROMUEVE EL ACCESO AL NIVEL DE EDUCACIÓN TÉCNICA, SE GARANTIZA EL INTERNET EN LOS ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por los Honorables Senadores HONORIO MIGUEL HENRÍQUEZ PINEDO, ESTEBAN QUINTERO, CIRO ALEJANDRO RAMÍREZ CORTÉS, MIGUEL URIBE TURBAY, PAOLA HOLGUÍN MORENO, ANA MARÍA CASTAÑEDA, ANDRÉS GUERRA HOYOS, CARLOS MEISEL VERGARA, YENNY ROZA ZAMBRANO, CARLOS GUEVARA VILLABÓN, MANUEL VIRGUEZ, MARÍA FERNANDA CABAL, ENRIQUE CABRALES BAQUERO; y los Honorables Representantes EDUAR ALEXIS TRIANA RINCÓN, YENICA SUGEIN ACOSTA INFANTE. La materia de qué trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SEXTA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.  GREGORIO ELJACH PACHECO Secretario General PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – OCTUBRE 04 DE 2022 De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión SEXTA Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso. CÚMPLASE EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA  ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA  GREGORIO ELJACH PACHECO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 210 DE 2022 SENADO

por medio de la cual se establecen mecanismos de protección y compensación al denunciante de actos de corrupción administrativa y se dictan otras disposiciones.

PROYECTO DE LEY No ____ de 2022 CÁMARA <i>"Por medio de la cual se establecen mecanismos de Protección y Compensación al Denunciante de actos de corrupción administrativa y se dictan otras disposiciones".</i> El Congreso de Colombia DECRETA: ARTÍCULO 1°.- OBJETO. La presente Ley tiene por objeto establecer normas, procedimientos, mecanismos y beneficios a fin de proteger la identidad, estabilidad laboral y física de los servidores públicos y cualquier persona natural o jurídica que reporte de forma oportuna, formal y justificada; la realización de actos de corrupción en entidades de la administración pública, de manera recurrente o transitoria y en cualquier escenario donde se manejen recursos y/o bienes de origen público, que puedan ser objeto de investigaciones penales, fiscales y disciplinarias. ARTÍCULO 2°.- AMBITO DE APLICACIÓN. Para efectos de la presente Ley, se entiende por entidades de la administración pública, las señaladas en la Ley 489 de 1998, que regula el ejercicio de la función administrativa, determina la estructura y define los principios y reglas básicas de la organización y funcionamiento de la administración pública. ARTÍCULO 3°.- PRINCIPIOS. La presente Ley estará regida por los principios del buen nombre, la honra, debido proceso, buena fe, principio legalidad, los de Transparencia y Publicidad así como por las disposiciones establecidas en la Ley 599 de 2000, y demás normatividad vigente. ARTÍCULO 4°.- Son actos de corrupción administrativa, además de los contemplados en las Leyes 599/2000 - 42/1993 - 51/1990 y sus modificaciones y adiciones, así como la demás normatividad concordante, así como los hechos u omisiones o exorbitaciones en el ejercicio de funciones realizadas por los servidores públicos y particulares previstos en el artículo 1° de la presente Ley, que contravengan las disposiciones legales vigentes y en especial las previstas en la Ley 412 de 1997, aprobatoria de la convención interamericana de lucha contra la corrupción.	ARTÍCULO 5°.- BENEFICIARIOS. Son sujetos de protección de la presente ley, además de los servidores públicos mencionados en el artículo 123 Constitucional: a) Contratistas b) Supernumerario c) Judicantes d) Pasantes e) Cualquier ciudadano (nacional y/o extranjero) que tuviere conocimiento de actos de corrupción, llámense persona jurídica o natural. ARTÍCULO 6°.- EXCEPCIONES DE APLICACIÓN EN LA LEY. Están exentas de los beneficios que otorga la presente Ley, las quejas o denuncia: a) Que afecten directamente la seguridad nacional, orden interno, las actividades de inteligencia y contrainteligencia que pudieren ser desarrolladas por las entidades que estén amparadas dentro de sus funciones y competencias, salvo las referidas a los procesos de adquisición, mantenimiento de equipos, bienes, servicios o interés indebido en materia contractual. b) Que afectan la política exterior y las relaciones internacionales. c) Que la información obtenida, vulnere gravemente el derecho a la honra y la intimidad personal. d) Que falte al secreto profesional. e) Que atente contra personas protegidas por normas específicas. f) Que sean temerarias. De la misma manera, No podrán acogerse a ninguna medida de protección: a) Los que formulen denuncias temerarias o proporcionen información con mala fe, con la intención de sacar provecho particular con base en Reportes temerarios; b) Los que proporcionen información que se sustenta en la información obtenida lesionando derechos fundamentales constitucionales y legales. d) Personas que estén sindicadas o condenadas por delitos de falso testimonio o falsos testigos. ARTÍCULO 7°.- REQUISITOS DE LA QUEJA O DENUNCIA. Las quejas o denuncias presentadas serán calificadas y admitidas, siempre y cuando reúnan los siguientes requisitos:
a) Deben ser escritas y debidamente sustentadas. b) Incluir claramente la identificación e individualización de las personas inmersas en las conductas objeto de la presente Ley c) Que se refieran a hechos reales y ciertos, sobre situaciones que especifique la indebida e ilegal administración de los recursos públicos y bienes del estado. d) Los hechos denunciados, no deben ser objeto de proceso fiscal, disciplinario y penal, que actualmente se encuentre en trámite o hechos que fueron objeto de fallo o sentencia judicial debidamente ejecutoriada. e) El denunciante deberá suscribir un compromiso de <i>confidencialidad</i> respecto a los trámites, términos y pruebas, que se deberán cumplir en aras de no afectar la investigación y probar oportunamente los hechos denunciados. ARTÍCULO 8°.- COMPETENCIA. Son competentes para recibir, evaluar, analizar, proceder e investigar; la Contraloría General de la República, la Fiscalía General de la Nación, la Procuraduría General de la Nación, y las entidades (DIAN, superintendencias) que conlleven inmersa esta facultad propia de control con base en la normatividad vigente, dentro del ámbito de su competencia y jurisdicción. PARÁGRAFO. Crease la Unidad de Reacción Inmediata contra la Corrupción Administrativa (URICA) integrada por funcionarios de cada una de las anteriormente descritas, que por competencia velará por el cabal cumplimiento de la presente Ley. ARTÍCULO 9°.- RESERVA. Calificada la denuncia y verificada la información, se procederá a otorgar las medidas de protección que actualmente se encuentran vigentes en la legislación colombiana en materia penal. Se garantizará total reserva de la identidad, para aquellos ciudadanos que cumplieron con todos los requisitos aquí previstos, y se le asignará un código de identificación individual, a fin de protegerlos íntegramente. ARTÍCULO 10°.- BENEFICIOS. Cumplido el lleno de los requisitos establecidos en el artículo 7, se garantizarán los siguientes beneficios: I. En materia laboral: a) Si se tratare de servidor público, se garantizará su estabilidad laboral y/o en caso de ser necesario de reubicará en entidades similares, sin desmejorar sus condiciones laborales, al contrario, según el caso y su grado de instrucción, se promoverá a cargos de mayor jerarquía y competencia; b) De ser personal por contrato, supernumerario, practicante, judicante entre otros; se le garantizará su continuidad y/o promoción para que a futuro gocen	de la estabilidad laboral propia de los servidores públicos. II. En materia económica: a) Si se tratare de una persona natural, jurídica, nacional y/o extranjera, se apropiará por analogía lo relativo en materia penal y de fuentes humanas que maneja el Ministerio de Defensa, es decir, los estímulos económicos, por delación e información que coadyuven a garantizar avances positivos en la investigación. c) Educación, alternativa que deberá optar el beneficiario ya sea en el país o en el exterior, dentro de los programas que promueve el Gobierno Nacional para el beneficiario. III. En materia jurídica. a) Adicionalmente de los beneficios anteriores, se darán subvenciones, fiscales, penales y disciplinarios, en caso de que el denunciante o quejoso, se encuentre inmerso o hubiere participado en los hechos materia de investigación. ARTÍCULO 11°.- ESTÍMULOS. El Gobierno Nacional definirá el procedimiento para el reconocimiento previsto en el artículo anterior en beneficios económicos, laborales jurídicos, a cada uno de los ciudadanos nacionales y/o extranjeros que cumplan integralmente con lo previsto en la presente Ley, dentro de los doce (12) meses siguientes a la aprobación de la presente Ley. ARTÍCULO 12°.- DENUNCIA TEMERARIA. El denunciante o denunciantes inmersos en lo previsto en el artículo 5° de la presente Ley, que denuncien un acto ilegal o de corrupción administrativa a sabiendas que no se ha cometido, o que allegue falsas prueba y/o información apócrifa o tendenciosa que afecte el buen nombre de la administración, sus servidores públicos, o de los particulares con funciones públicas; se les iniciarán procesos disciplinarios y penales a que haya lugar, dentro del marco del debido proceso por entorpecer inoficiosamente la buena marcha las entidades de control y la administración pública. PARÁGRAFO 1°. MULTA. La multa prevista para el presente artículo, no será superior a 100 Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes SMMLV. PARAGRAFO 2°. El Gobierno reglamentará dentro de los doce (12) meses siguientes a la aprobación de la presente ley, el marco sancionatorio respectivo.

ARTÍCULO 13.- Los funcionarios que integren la Unidad de Reacción inmediata URICA, deberán suscribir un compromiso de confidencialidad y reserva, a fin de evitar la filtración de la información por parte de las personas que con sus información eviten actos de corrupción administrativa. PARRAGRAFO. El Gobierno Nacional reglamentará dentro de los doce (12) meses siguientes a la aprobación de la presente ley, todo lo relacionado con las sanciones penales, fiscales y disciplinarias, por la filtración indebida de la información recopilada, la cual gozará de confidencialidad y reserva. ARTÍCULO 14.-DIFUSIÓN. - Una vez aprobada y sancionada la presente Ley, el Gobierno Nacional, establecerá los procedimientos y protocolos internos, a fin de organizar, planificar y socializar los alcances y beneficios aquí enunciados. PARÁGRAFO. Las entidades oficiales establecerán los mecanismos de participación y divulgación, creando una Línea Gratuita Nacional de Información, que recibirá las quejas y/ denuncias la cual contará con las medidas de seguridad necesarias, a fin de evitar ser interceptada o manipuladas por personas ajenas a la Unidad de Reacción inmediata URICA. Así como, unidades tecnológicas (correos electrónicos, Twitter, Whatsapp, Instagram, Facebook, entre otros) que agilicen los medios de participación de los interesados en informar sobre hechos al margen de la ley. ARTÍCULO 15°.- VIGENCIA. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.  VICTOR ANDRES TOVAR TRUJILLO Representante a la Cámara Departamento del Huila	EXPOSICIÓN DE MOTIVOS La lucha contra la corrupción es una prioridad surgida de la necesidad de control de las actuaciones de los servidores públicos, las cuales deben estar desprovistas de intereses personales, desapego de la ley o lucro económico para sí o para terceros. Por lo anterior, se hace necesaria la cooperación tanto de servidores públicos como de particulares, en la vigilancia y control de sus actuaciones, a través de la denuncia de actos de corrupción de los que tengan conocimiento. No obstante, lo anterior, para generar una cultura anticorrupción, y una adecuada labor de vigilancia y control colectiva, se hace necesario brindar herramientas que protejan al denunciante de posibles represalias por parte de quienes son denunciados, y quienes, por lo general, tienen el poder para intimidar, degradar o perjudicar a quienes atenten contra sus intereses. En este contexto, resulta de gran importancia acoger el proyecto de ley número 76 de 2017 – Senado “Por medio de la cual se adopta la Ley de Protección y Compensación al Denunciante de Actos de Corrupción Administrativa en el Gobierno nacional y se dictan otras disposiciones”, presentado por el doctor Guillermo Antonio Santos Marín, y cuya autoría se encuentra dentro del escrito del proyecto, el cual fue archivado por tránsito de legislatura de conformidad con el artículo 190 de la Ley 5 de 1992, siendo pertinente hacer algunos ajustes al articulado con el propósito de armonizarlo con la realidad actual del país.
Dejo a consideración del Honorable Senado de la República, el presente texto de este proyecto de Ley, que busca proteger a los denunciantes de actos de corrupción, brindándoles el apoyo necesario para que ejerzan su deber legal y moral de denunciar actuaciones ilegales o irregulares y a su vez, estableciendo un equilibrio, al imponer límites para evitar abusos en denuncias temerarias y de mala fe que busquen la manipulación del sistema o el perjuicio reputacional de los servidores públicos. De los Honorables Congresistas,  VICTOR ANDRES TOVAR TRUJILLO Representante a la Cámara Departamento del Huila  ANTONIO ZABARAIN GUEVARA Senador de la República  CARLOS ABRAHAM JIMENEZ Senador de la República  DIDIER LOBO CHINCHILLA Senador de la República  JOSE LUIS PEREZ OYUELA Senador de la República	 JORGE BENEDETTI MARTELO Senador de la República  BETSY JUDITH PEREZ ARANGO Representante a la Cámara Departamento de Atlántico  JAVIER ALEXANDER SANCHEZ REYES Representante a la Cámara Departamento de Vichada  LINA MARIA GARRIDO MARTIN Representante a la Cámara Departamento de Arauca  MAURICIO PARODI DIAZ Representante a la Cámara Departamento de Antioquia  JAIRO HUMBERTO CRISTO CORREA Representante a la Cámara Departamento de Norte de Santander  JOHN EDGAR PEREZ ROJAS Representante a la Cámara Departamento de Quindío  OSCAR RODRIGO CAMPO HURTADO Representante a la Cámara Departamento de Cauca

Parágrafo 3. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio del Deporte , reglamentará lo dispuesto en este artículo en los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley. Artículo 6. Crear el algoritmo de detección de talentos deportivos - CRISTINA. El algoritmo Cristina tiene como objetivo detectar desempeños superiores en las actividades deportivas que sean ingresadas en el SIUDEP. El Ministerio del Deporte, con el concurso de los organismos del Sistema Nacional del Deporte, diseñará el modelo, dentro del algoritmo CRISTINA, para la detección e identificación del talento deportivo como proceso de largo plazo que permita el incremento y mantenimiento de la reserva deportiva del país para que sea implementado por los organismos del Sistema Nacional del Deporte. La información que provenga de CRISTINA podrá ser accedida por las instituciones deportivas privadas y de las entidades territoriales para valorar el desempeño de las actividades de los usuarios. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio del Deporte, tendrá seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de esta ley para diseñar e implementar el algoritmo CRISTINA. Artículo 7. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.  JORGE ENRIQUE BENEDETTI MARTELO Senador de la República  ANTONIO ZABARAIN GUEVARA Senador de la República  CARLOS ABRAHAM JIMENEZ Senador de la República  DIDIER LOBO CHINCHILLA  JOSE LUIS PEREZ OYUELA	<table><tr><th>Senador de la República</th><th>Senador de la República</th></tr><tr><td>  GERSEL LUIS PEREZ ALTAMIRA Representante a la Cámara Departamento de Atlántico </td><td>  BETSY JUDITH PEREZ ARANGO Representante a la Cámara Departamento de Atlántico </td></tr><tr><td>  JAVIER ALEXANDER SANCHEZ REYES Representante a la Cámara Departamento de Vichada </td><td>  LINA MARIA GARRIDO MARTIN Representante a la Cámara Departamento de Arauca </td></tr><tr><td>  MAURICIO PARODI DIAZ Representante a la Cámara Departamento de Antioquia </td><td>  JAIRO HUMBERTO CRISTO CORREA Representante a la Cámara Departamento de Norte de Santander </td></tr><tr><td>  JOHN EDGAR PEREZ ROJAS Representante a la Cámara Departamento de Quindío </td><td>  OSCAR RODRIGO CAMPO HURTADO Representante a la Cámara Departamento de Cauca </td></tr></table>	Senador de la República	Senador de la República	 GERSEL LUIS PEREZ ALTAMIRA Representante a la Cámara Departamento de Atlántico	 BETSY JUDITH PEREZ ARANGO Representante a la Cámara Departamento de Atlántico	 JAVIER ALEXANDER SANCHEZ REYES Representante a la Cámara Departamento de Vichada	 LINA MARIA GARRIDO MARTIN Representante a la Cámara Departamento de Arauca	 MAURICIO PARODI DIAZ Representante a la Cámara Departamento de Antioquia	 JAIRO HUMBERTO CRISTO CORREA Representante a la Cámara Departamento de Norte de Santander	 JOHN EDGAR PEREZ ROJAS Representante a la Cámara Departamento de Quindío	 OSCAR RODRIGO CAMPO HURTADO Representante a la Cámara Departamento de Cauca
Senador de la República	Senador de la República										
 GERSEL LUIS PEREZ ALTAMIRA Representante a la Cámara Departamento de Atlántico	 BETSY JUDITH PEREZ ARANGO Representante a la Cámara Departamento de Atlántico										
 JAVIER ALEXANDER SANCHEZ REYES Representante a la Cámara Departamento de Vichada	 LINA MARIA GARRIDO MARTIN Representante a la Cámara Departamento de Arauca										
 MAURICIO PARODI DIAZ Representante a la Cámara Departamento de Antioquia	 JAIRO HUMBERTO CRISTO CORREA Representante a la Cámara Departamento de Norte de Santander										
 JOHN EDGAR PEREZ ROJAS Representante a la Cámara Departamento de Quindío	 OSCAR RODRIGO CAMPO HURTADO Representante a la Cámara Departamento de Cauca										
 MODESTO ENRIQUE AGUILERA VIDES Representante a la Cámara Departamento de Atlántico  HERNANDO GONZALEZ Representante a la Cámara Departamento de Valle del Cauca  NESTOR LEONARDO RICO RICO Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca  CARLOS ALBERTO CUENCA CHAUX Representante a la Cámara Departamento de Guainía  JORGE MENDEZ HERNANDEZ Representante a la Cámara Departamento San Andrés, Providencia y Santa Catalina  JOSE ALFREDO MARIN Senador de la República  JOSE ALFREDO MARIN Senador de la República  SOR BERENICE BEDOYA PÉREZ Senadora de la República	EXPOSICIÓN DE MOTIVOS Reconocimiento Internacional Según la Organización de las Naciones Unidas (ONU), el deporte ha desempeñado históricamente un papel importante en todas las sociedades, ya sea en forma de competiciones deportivas, de actividades físicas o de juegos. El deporte y el juego son derechos humanos que deben ser respetados por el mundo y por eso es vital que llegue a las comunidades. El deporte es utilizado como estrategia de intervención social para lograr objetivos de paz y desarrollo. Hay ciertas características que tiene el deporte que puede contribuir al mejoramiento de condiciones de vida de individuos y comunidades que en últimas tienen un impacto en el desarrollo y en la construcción de paz. Hay muchas cualidades y características que hacen del deporte una herramienta que ha sido reconocida para realizar varias finalidades. La popularidad del deporte es inmensa, este trasciende barreras geográficas, ideológicas, sociales y políticas sirviendo de plataforma de comunicación entre pueblos y comunidades. Esta actividad es disfrutada por los participantes como también por los espectadores. El deporte tiene altas capacidades para conectar individuos y comunidades de manera eficaz, haciendo que los miembros de estas trabajen de una forma más cooperativa. Debido a que los eventos deportivos agrupan a un alto número de personas, esta sirve como plataforma para la socialización, educación y movilización social. El deporte inspira y motiva a las personas, y tiene la habilidad de desarrollar fortalezas que pueden tener aplicación fuera del campo deportivo. Asimismo, el deporte promueve la salud mental y física, y su práctica regular promueve un estilo de vida saludable. Los espacios de deportes pueden servir de escuela de vida donde muchos valores y actitudes positivas pueden ser aprendidas para aplicar en la vida. Estos mismos espacios sirven de lugar común para el encuentro de niños, jóvenes y adultos (Plataforma para el deporte, el desarrollo y la paz, n.d.). Por todas las cualidades de esta actividad, en agosto del 2013, la Asamblea General de la ONU proclamó el 6 de abril como el Día Internacional del Deporte para el Desarrollo y la Paz. El deporte, por su bajo costo, es utilizado como herramienta en los proyectos de desarrollo y de consolidación de la paz por su capacidad de crear un entorno de tolerancia y comprensión. Adicionalmente, la ONU con la resolución 65/1 de 22 de septiembre del 2010, reconoció que el deporte como instrumento para la educación, el desarrollo y la paz puede promover la cooperación, la solidaridad, la tolerancia, la comprensión, la inclusión social, y la salud en lo nacional e internacional. También la resolución 66/2 del 9 de septiembre del 2011 sobre la prevención y control de enfermedades no transmisibles, promueve estilos de vida sanos especialmente mediante las actividades físicas. Se ha reconocido el potencial que tiene el deporte para contribuir a la consecución de los Objetivos de Desarrollo del Milenio y los actuales Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que en su numeral 3 incentiva la Salud y Bienestar. La ONU asegura que una vida saludable y promoviendo el bienestar de todas las personas tiene un impacto positivo para el desarrollo sostenible y para la prosperidad de las sociedades. El acceso a salud y al bienestar son derechos humanos y por eso el tema se ha incluido en la agenda de los ODS. Por otro lado, la Carta Olímpica recuerda la misión del Comité Olímpico de poner el deporte al servicio de la humanidad y promover una sociedad pacífica y estilos de vida sanos asociando el deporte con la cultura y la educación y salvaguardando la dignidad humana.										

Lastimosamente, queda mucho camino para lograr los objetivos de los ODS en lo relacionado a la salud. El progreso ha sido desigual en los países y las cifras no son alentadoras. Cada 2 segundos muere alguien prematuramente entre 30 y 70 años de edad por enfermedades no transmisibles como las enfermedades cardiovasculares, las respiratorias, diabetes y cáncer. A esto se le suma que solo la mitad de mujeres en países en vías de desarrollo tienen acceso a salud. Situación en Colombia La Constitución Política de Colombia de 1991, en el artículo 52, reconoce el derecho a todas las personas a la recreación, a la practica del deporte y el aprovechamiento del tiempo libre. Asimismo, el Estado se compromete a fomentar esas actividades y a inspeccionar las organizaciones deportivas. Una de las leyes más importantes para Colombia, en relación al deporte, es la Ley 181 de enero 18 de 1995. La Ley define el deporte como la “conducta humana caracterizada por una actitud lúdica y de afán competitivo de comprobación o desafío expresada mediante el ejercicio corporal y mental, dentro de disciplinas y normas preestablecidas orientadas a generar valores morales, cívicos y sociales”. De lo más importante para destacar en la Ley 181 es el derecho a todas las personas a practicar el deporte, lo que es descrito en el artículo cuarto. La Ley 181 dicta las disposiciones para el fomento, masificación, divulgación del deporte, la recreación, el aprovechamiento del tiempo libre, la educación física y además se crea el Sistema Nacional del Deporte. El Sistema Nacional del Deporte es el conjunto de organismos que le permiten a la comunidad acceso al deporte, a la recreación, al aprovechamiento del tiempo libre, la educación extraescolar y a la educación física. Los entes departamentales y distritales hacen parte del Sistema Nacional, y además de estos también hacen parte el Ministerio de Educación Nacional, Coldeportes, y el Comité Olímpico Colombiano. Los entes departamentales y distritales colaborarán para desarrollar el Plan Nacional de Deporte que contendrá los planes y proyectos de esas entidades. El plan contendrá los objetivos, metas, estrategias y políticas para el desarrollo del deporte y la infraestructura necesaria para tal desarrollo y los presupuestos. Se resalta el fomento de la creación de las escuelas deportivas para la formación. El proyecto Escuelas de Formación Deportiva, fue creado por Coldeportes mediante la Resolución No. 000058 del 25 de abril de 1991, lo cual busca la enseñanza del deporte al niño y al joven colombiano. A través del Decreto 1228 del 18 de julio de 1995 el Ministerio de Educación Nacional revisa la legislación deportiva y la estructura de los organismos para adecuarla al contenido de la Ley 181 de 1995. El decreto presenta los niveles jerárquicos y define los organismos deportivos a nivel municipal, departamental y nacional. Define los Juegos Deportivos Nacionales, como el máximo evento deportivo del país que se realizará cada cuatro años. El Decreto 1228 de 1997 es modificado parcialmente por la Ley 494 de 1999. Sin embargo, existen varios tipos de denuncias relacionadas al deporte en Colombia. Una de ellas se relaciona a los bajos recursos económicos. Como lo expone la página web semillerosdeportivos.com, en febrero del 2019 la Federación Colombiana de Voleibol tuvo que ceder el cupo de los Juegos	Panamericanos por no contar con los recursos necesarios para asistir a un juego de repechaje en Chile. Muchos deportistas también criticaron la decisión del gobierno de recortar en 65 por ciento el presupuesto del deporte para el año 2018 (Semilleros Deportivos, 2019). En muchos departamentos, por ejemplo, en Huila, las figuras deportivas pasan por muchos sacrificios y solamente son reconocidos cuando han obtenido reconocimientos internacionales. Esto pone en evidencia la falta de oportunidades para los deportistas en el país, más aún cuando se trata de disciplinas no tan reconocidas dejándolas en un plano inferior y con grandes problemáticas. En Santander, los deportistas compiten en precarias condiciones, y se esfuerzan en un ambiente donde sus entrenadores no reciben pagos, no hay escenarios ni incentivos. Cuando traen medallas, los gobernantes prometen premios, pero al pasar el tiempo, todo queda igual y los deportistas quedan en el abandono, y los entrenadores luchan para llevar un proceso continuo con los pupilos y los escenarios deportivos en el olvido (Diario del Huila, n.d.). Otra desgracia del deporte en el país es la situación de las instalaciones deportivas. En Cartagena, el Complejo de Raquetas, espacio que nació para recibir los XX Juegos Deportivos Centroamericanos y del Caribe en el 2006, ha sufrido robos, falta de pagos de servicios sociales y falta de pago de personal. Según el medio El Universal, este espacio, uno de los más importantes de la ciudad que además contiene las sedes de ajedrez y squash se ha vuelto un “parque de terror” lo que ha llevado a la cancelación de eventos, afectando la promulgación del deporte en la ciudad. La infraestructura del estadio de fútbol Jaime Morón también ha sido denunciada por su lamentable estado que se encontraba para el año 2018 (El Universal, n.d.). La necesidad de fortalecer el deporte es esencial durante estos momentos de pandemia. Durante toda la situación de pandemia se ha reconocido la importancia del deporte para la salud, como lo anunció el Ministro del Deporte Ernesto Lucena y como respuesta se emitió el Decreto 593 del 24 de abril del 2020 para autorizar las actividades físicas y el ejercicio al aire libre. Las actividades físicas ayudan a la prevención de enfermedades crónicas, lo que en últimas impactará la calidad y esperanza de vida de la población. A su vez, las prácticas deportivas son una medida de equidad, debido a que las condiciones de las viviendas y estilos de vida no son iguales en todos los hogares, por lo que las medidas restrictivas afectan desigualmente aquellos hogares que viven en condiciones de vulnerabilidad. Los Centros de Deporte - Cubos Para abordar las problemáticas existentes en Colombia en lo relacionado al deporte y para cumplir con la normatividad del país, se necesita una solución que no requiera altas sumas de recursos económicos pero que tenga un impacto en el desarrollo de las personas y del bienestar. Los Centros de Deporte – CUBOS buscan darle solución a lo anterior al tener impacto en el desarrollo sostenible y la paz a través del deporte. Los CUBOS se nutren de la experiencia positiva de los Centros de Desarrollo Comunitario de la Secretaría de Integración Social de Bogotá reglamentados por la resolución 1486 del 31 de octubre del 2016, que promueven mediante capacitaciones y actividades el desarrollo y el fortalecimiento de las capacidades individuales y comunitarias de los grupos más vulnerables de la ciudad. Asimismo, busca						
mejorar la calidad de vida de las personas fortaleciendo el tejido social y promoviendo la convivencia ciudadana y la cultura como derechos fundamentales (Secretaría de Integración Social, n.d.). Los espacios propuestos son dirigidos a la población mayor de 5 años y sus instalaciones estarán ubicadas en los barrios de las ciudades. Estos espacios seguros contendrán el portafolio deportivo de las ciudades para que pueda ser socializado con las comunidades y tendrá la tecnología e innovación como eje transversal en todos los procesos. Dentro de las instalaciones habrá espacio para realizar capacitaciones, talleres, exposiciones, entre otros, para las comunidades en miras de lograr su objetivo del fortalecimiento del tejido social. Los espacios deben contar con herramientas tecnológicas que permitan acelerar el aprendizaje y fomentar el uso de las tecnologías de la información. Además de las capacitaciones y talleres, los CUBOS contendrán todo el portafolio deportivo de la ciudad para que todas las personas de las comunidades tengan acceso a esa información de primera mano. Adicionalmente, se incentiva la realización de actividades para activar el ejercicio al aire libre y las competencias en las comunidades para la generación de talentos y evitar la pérdida de talentos. Los deportistas sobresalientes serán dirigidos hacia los entes distritales y departamentales de deporte para continuar con un entrenamiento más específico. Se implementará un sistema gratuito de información en la nube, el Sistema de Información Inteligente de Deporte (SIIDEP) para el control de los usuarios de los CUBOS. Toda persona que desee utilizar los servicios de estos espacios deberá diligenciar los formularios digitales que incluirá información personal. El SIIDEP permitirá el acceso a las instalaciones y llevará el control de las asistencias de las actividades de los CUBOS. También almacenará la hoja de vida deportiva de los usuarios y los entrenamientos de los usuarios y de las pruebas que se realicen. El servicio digital, que debe estar acompañado de una aplicación móvil, también es una plataforma para cursos, capacitaciones, asistencia psicológica, entre otros. El SIIDEP contará con un algoritmo, llamado CRISTINA, que será capaz de identificar entrenamientos con valores fuera de lo normal con el objetivo de detectar talentos locales. Las personas, a través de los dispositivos móviles podrán grabar las métricas durante los entrenamientos que serán almacenados en el SIIDEP. El algoritmo reducirá la necesidad de tener un intermediario que detecte los futuros talentos del país. Normatividad Colombiana de Deportes 1. Constitución Política de Colombia de 1991. Artículo 52 2. Ley 49 de 1993 “Por el cual se establece el Régimen Disciplinario en el Deporte” 3. Ley 181 de 1995 “Por la cual se dictan disposiciones para el fomento del Deporte, la Recreación, el Aprovechamiento del tiempo Libre y la Educación Física y se crea El Sistema Nacional del Deporte” 3. Ley 494 de 1999 “Por la cual se hacen algunas modificaciones y adiciones al Decreto-ley 1228 de 1995 y a la Ley 181 de 1995” 4. Ley 582 de 2000 “Por medio de la cual se define el deporte asociado de personas con	limitaciones físicas, mentales o sensoriales, se reforma la Ley 181 de 1995 y el Decreto 1228 de 1995, y se dictan otras disposiciones” 5. Ley 845 del 2003 “Por la cual se dictan normas de prevención y lucha contra el dopaje, se modifica la Ley 49 de 1993 y se dictan otras disposiciones.” 6. Ley 978 de 2005 “Por medio de la cual se institucionalizan los Juegos Deportivos del Caribe Colombiano y se dictan otras disposiciones” 7. Ley 1207 del 14 de julio de 2008: Aprueba la “CONVENCIÓN INTERNACIONAL CONTRA EL DOPAJE EN EL DEPORTE”, la cual fue aprobada por la Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura –UNESCO en París, el 19 de octubre de 2005. 8. Ley 1270 de 2009 “Por la cual se crea la Comisión Nacional para la Seguridad, Comodidad y Convivencia en el Fútbol y se dictan otras disposiciones”. 9. Ley 1445 del 2011 “Por medio de la cual se modifica la Ley 181 de 1995, las disposiciones que resulten contrarias y se dictan otras disposiciones en relación con el deporte profesional”. 10. Decreto Ley 1228 de 1995 “Por el cual se revisa la legislación deportiva vigente y la estructura de los organismos del sector asociado con el objeto de adecuarlas al contenido de la Ley 181 de 1995” 11. Decreto Reglamentario 00407 de 1996 “Por el cual se reglamenta el otorgamiento de personería jurídica y reconocimiento deportivo a los organismos deportivos que integran el Sistema Nacional del Deporte”. 12. Decreto 641 de 2001 “Por el cual se reglamenta la Ley 582 de 2000 sobre deporte asociado de personas con limitaciones físicas, mentales o sensoriales” 13. Decreto 900 de 2010 “Por medio de la cual se da cumplimiento a la Convención Internacional contra el Dopaje en el Deporte aprobada por la Conferencia General de la Unesco el 19 de octubre de 2005 en París, adoptada por Colombia mediante la Ley 1207 de 2008, y se derogan otras disposiciones”. 14. Decreto Reglamentario 04183 de 2011 “Por el cual se transforma al Instituto Colombiano del Deporte- COLDEPORTES-, establecimiento público del orden nacional en el Departamento Administrativo del Deporte, la Recreación, la Actividad Física y el Aprovechamiento del Tiempo Libre – COLDEPORTES- y se determina su objetivo, estructura y funciones”. Justificación del articulado <table><tr><th>ARTÍCULO</th><th>JUSTIFICACIÓN</th></tr><tr><td>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto crear los Centro de Deporte – CUBOS, el Sistema de Información Inteligente de Deporte – SIIDEP, y el Algoritmo de Detección de Talentos Deportivos – Cristina, con el propósito de incentivar la recreación y el deporte.</td><td>Objeto general del proyecto de ley</td></tr><tr><td>Artículo 2. Créanse los Centros de Deporte –</td><td>Se ha demostrado la importancia que tiene el</td></tr></table>	ARTÍCULO	JUSTIFICACIÓN	Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto crear los Centro de Deporte – CUBOS, el Sistema de Información Inteligente de Deporte – SIIDEP, y el Algoritmo de Detección de Talentos Deportivos – Cristina, con el propósito de incentivar la recreación y el deporte.	Objeto general del proyecto de ley	Artículo 2. Créanse los Centros de Deporte –	Se ha demostrado la importancia que tiene el
ARTÍCULO	JUSTIFICACIÓN						
Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto crear los Centro de Deporte – CUBOS, el Sistema de Información Inteligente de Deporte – SIIDEP, y el Algoritmo de Detección de Talentos Deportivos – Cristina, con el propósito de incentivar la recreación y el deporte.	Objeto general del proyecto de ley						
Artículo 2. Créanse los Centros de Deporte –	Se ha demostrado la importancia que tiene el						

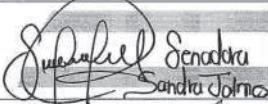
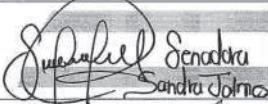
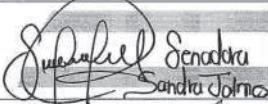
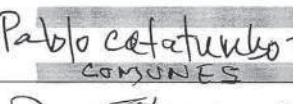
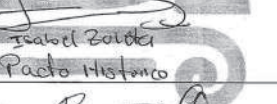
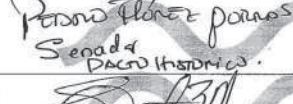
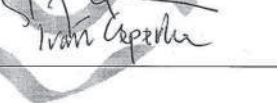
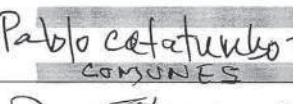
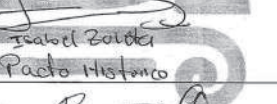
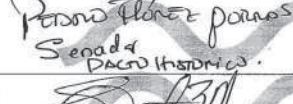
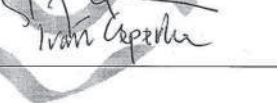
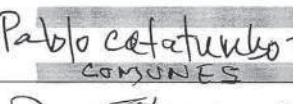
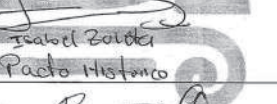
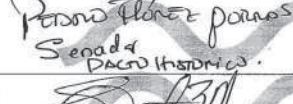
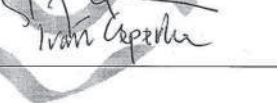
CUBOS para incentivar la recreación y el deporte en las comunidades y entidades territoriales. Los CUBOS son espacios físicos que estarán ubicados en las entidades territoriales y contendrán la información de la oferta disponible en materia deportiva para las comunidades y fomentarán el bienestar de las mismas a través de eventos deportivos en los diferentes espacios de los entes territoriales. Dicha información de la oferta disponible contendrá, entre otras, el listado de servicios deportivos del ente territorial, las diferentes disciplinas deportivas que se ofrecen, así como la información de contacto y condiciones para integrarse a dicha actividad o disciplina. Los CUBOS serán herramientas complementarias de la política pública de deporte que ya se esté ejecutando en el ente territorial, facilitando el acceso e información de los servicios deportivos y recreativos ya ofertados por el ente territorial, podrán llevar otros nombres siempre que se integren al sistema de información aquí propuesto. Cualquier entidad territorial tendrá la potestad de crear un CUBO en el espacio de su jurisdicción, también podrán ceder su uso y administración a las Junta de Acción Comunal. Los gastos necesarios para el mantenimiento de los CUBOS podrán provenir de las entidades territoriales o del Gobierno Nacional. El Gobierno Nacional y las entidades territoriales donde se ubiquen los CUBOS podrán asignar recursos de sus presupuestos con el propósito de la implementación de esta iniciativa. También se podrán financiar a través de donaciones privadas o de cualquier tipo de partida presupuestal. Toda persona podrá acceder a los servicios que se ofrezcan en los CUBOS. La información, registro y datos de quienes		deporte para el desarrollo sostenible. Lastimosamente, todavía el país tiene mucho camino por recorrer en relación a la promoción del deporte. Por eso, una iniciativa como los CUBOS, que comience desde los barrios y las comunidades para incentivar estas actividades es importante para el desarrollo sostenible de Colombia y para el bienestar de sus habitantes. Resulta fundamental, para obtener tal resultado, centralizar la información en relación con actividades deportivas en un único espacio.		accedan a los servicios de los CUBOS serán recopilados en atención a lo dispuesto en la ley de protección de datos. Parágrafo 1. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio del Deporte, reglamentará todo lo relacionado con el funcionamiento y administración de los CUBOS, de conformidad con lo dispuesto en la presente ley, en los seis (6) meses siguientes a su entrada en vigencia. Parágrafo 2. Los CUBOS deberán ubicarse en espacios y zonas acordes con lo dispuesto por el ordenamiento territorial de cada entidad territorial. Artículo 3. Algunas actividades deportivas serán llevadas a cabo en las mismas instalaciones de los CUBOS, cuando la naturaleza de las actividades y las instalaciones lo permitan. Los CUBOS socializarán y publicarán en sus instalaciones y en el Sistema de Información Inteligente de Deporte - SIIDEP la información de las demás instalaciones deportivas, públicas o privadas, ubicadas en la entidad territorial correspondiente, a las que las comunidades puedan acudir a realizar este tipo de actividades deportivas. Los CUBOS realizarán actividades al aire libre en conjunto con otros CUBOS, escuelas deportivas, entidades privadas o con los entes territoriales o institucionales para fomentar el deporte. Los CUBOS reunirán en el SIIDEP la información sobre el rendimiento, logros y desempeño de los participantes de la comunidad en las diferentes actividades deportivas. A partir de estos datos se detectarán potenciales talentos que podrán ser consultados o tenidos en cuenta para convocatorias, beneficios u oportunidades		El objetivo es que las personas conozcan todo el portafolio de actividades disponible, esto para incentivar el deporte desde las comunidades. Adicionalmente de servir como canal de comunicación, los espacios permitirán incentivar el deporte dentro de sus mismas instalaciones. Este requisito es importante porque ayudará a las personas más necesitadas y a las que no tienen acceso a espacios de recreación y deporte. Todas las actividades que se realicen deben quedar registradas en el SIIDEP para trazabilidad de los usuarios. Esto permite, entre otras cosas, conocer el historial de asistencias, herramienta importante para los padres de familia que deben tener la información de sus hijos. Con el advenimiento de las tecnologías de información, los usuarios podrán registrar sus entrenamientos en el SIIDEP lo que permitirá tener un registro de su evolución como deportista. Estas métricas son un insumo clave para conocer el desempeño de futuros campeones para Colombia.
ofertadas por las entidades territoriales, así como por entidades privadas o educativas. Además de los usuarios, la información del SIIDEP podrá ser accedida por las instituciones deportivas de las entidades territoriales para valorar el desempeño de los usuarios. Artículo 4. Las instalaciones de los CUBOS deben contar con acceso adecuado a todos los servicios básicos de agua potable, alcantarillado y energía eléctrica, así como al servicio de internet. Adicionalmente, podrán tener aulas dotadas para dictar cursos y capacitaciones y llevar a cabo clases de diferentes disciplinas deportivas. Las instalaciones de los CUBOS deben facilitar la movilidad para los adultos mayores y para las personas en condición o situación de discapacidad. Las instalaciones de los CUBOS podrán venir de infraestructura existente y cada entidad territorial podrá desarrollar los equipamientos deportivos de acuerdo con su disponibilidad presupuestal. El mantenimiento y dotación de los CUBOS puede estar a cargo de la nación o de la entidad territorial. También, se podrá financiar a través de donaciones privadas o de cualquier tipo de partida presupuestal. Artículo 5. Crear el Sistema de Información Inteligente de Deporte – SIIDEP. El SIIDEP es un sistema de información gratuita que estará disponible para los usuarios de los CUBOS, entidades territoriales, instituciones y entes privados, deportivos o educativos autorizados, que cumplan con las condiciones dispuestas en la reglamentación que de la presente ley haga el Gobierno Nacional. El SIIDEP tiene los siguientes objetivos principales: (a) llevar el control de las asistencias de las actividades de los CUBOS; (b) almacenar la hoja de vida deportiva de los		Para garantizar un servicio digno a las personas es vital que las instalaciones de los CUBOS cuenten con los servicios básicos. Para la conexión entre las instalaciones y el SIIDEP, los CUBOS deben contar con internet. Se debe hacer énfasis en que todas las personas puedan acceder a los CUBOS, por lo que se deben cumplir las normas para la movilidad de personas en condición de discapacidad, incluida las personas invidentes. Tener una trazabilidad de los usuarios de los CUBOS es muy importante para evaluar esta iniciativa y que los ciudadanos puedan conocer dónde están sus impuestos. Por eso, es necesario un sistema de información que contenga la información de los usuarios de los CUBOS. Adicionalmente, esto ayudará a que los padres puedan tener control del progreso de sus hijos y de la misma seguridad de ellos.		usuarios; (c) almacenar los entrenamientos de los usuarios y los resultados de las pruebas que realicen y logros obtenidos; (d) ofrecer servicios de manera virtual como cursos, capacitaciones, asistencia, entre otros. Parágrafo 1. Toda información almacenada será tratada de conformidad con la ley de protección de datos. Parágrafo 2. El Sistema contará con una aplicación móvil gratuita y acceso por el explorador web. Parágrafo 3. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio del Deporte, reglamentará lo dispuesto en este artículo en los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley. Artículo 6. Crear el algoritmo de detección de talentos deportivos - CRISTINA. El algoritmo Cristina tiene como objetivo detectar desempeños superiores en las actividades deportivas que sean ingresadas en el SIIDEP. El Ministerio del Deporte, con el concurso de los organismos del Sistema Nacional del Deporte, diseñará el modelo, dentro del algoritmo CRISTINA, para la detección e identificación del talento deportivo como proceso de largo plazo que permita el incremento y mantenimiento de la reserva deportiva del país para que sea implementado por los organismos del Sistema Nacional del Deporte. La información que provenga de CRISTINA podrá ser accedida por las instituciones deportivas privadas y de las entidades territoriales para valorar el desempeño de las actividades de los usuarios. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio del Deporte, tendrá seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de esta ley para diseñar e implementar el algoritmo CRISTINA.		Las tecnologías de información han cambiado muchas industrias, también la deportiva. Por eso, a través de los dispositivos móviles se pueden grabar los entrenamientos de las personas, y utilizar esas métricas para reconocer talentos. Colombia es un país con un gran potencial deportivo, y la tecnología debe ser aliada para evitar perder talentos.

PROYECTO DE LEY NÚMERO 212 DE 2022 SENADO

mediante el cual se modifica el parágrafo 1° del artículo 37 de la Ley 2056 de 2020 y se adiciona el Título XI “Mecanismos de transparencia para la ejecución de recursos del Sistema General de Regalías” en la misma ley.

Bogotá D.C., septiembre 27 de 2022 Señor: GREGORIO ELJACH PACHECO Secretario General Honorable Senado de la República Ciudad. REF: RADICACIÓN PROYECTO DE LEY En mi condición de Senadora de la República y en uso del derecho consagrado en los artículos 150, 154 de la Constitución Política de Colombia y 140 de la Ley 5 de 1992, por su conducto me permito poner a consideración del Congreso de la República el proyecto de Ley “MEDIANTE EL CUAL SE MODIFICA EL PARÁGRAFO 1 DEL ARTÍCULO 37 DE LA LEY 2056 DE 2020 Y SE ADICIONA EL TÍTULO XI “MECANISMOS DE TRANSPARENCIA PARA LA EJECUCIÓN DE RECURSOS DEL SISTEMA GENERAL DE REGALÍAS” EN LA MISMA LEY.” Atentamente, <table><tr><td> Emeraldita Hernández Silva Senadora de la República Pacto Histórico</td><td> Johel Quiroga Carrillo Senadora Pacto Histórico- UP</td></tr></table>	 Emeraldita Hernández Silva Senadora de la República Pacto Histórico	 Johel Quiroga Carrillo Senadora Pacto Histórico- UP	<table><tr><td> Pablo Catatumbo COMUNES</td><td> Isabel Zuleta Pacto Histórico</td></tr><tr><td> Juli Aspíllaga</td><td> Robert Daza</td></tr><tr><td> E. Bolívar</td><td> Iván Cepeda</td></tr><tr><td> R. Z. Barrientos</td><td> Durán Riascos R.</td></tr></table>	 Pablo Catatumbo COMUNES	 Isabel Zuleta Pacto Histórico	 Juli Aspíllaga	 Robert Daza	 E. Bolívar	 Iván Cepeda	 R. Z. Barrientos	 Durán Riascos R.		
 Emeraldita Hernández Silva Senadora de la República Pacto Histórico	 Johel Quiroga Carrillo Senadora Pacto Histórico- UP												
 Pablo Catatumbo COMUNES	 Isabel Zuleta Pacto Histórico												
 Juli Aspíllaga	 Robert Daza												
 E. Bolívar	 Iván Cepeda												
 R. Z. Barrientos	 Durán Riascos R.												
<table><tr><td> Sandra Sandoval</td><td> A. C.</td></tr><tr><td> Alex Flores</td><td> Pedro J. Páez Senador PH</td></tr><tr><td> Ana López</td><td> Samuel J. Senador PH</td></tr><tr><td> Blanca del Mar P. Senadora CH</td><td></td></tr></table>	 Sandra Sandoval	 A. C.	 Alex Flores	 Pedro J. Páez Senador PH	 Ana López	 Samuel J. Senador PH	 Blanca del Mar P. Senadora CH		<table><tr><td> Susana Gómez C. Susana Gómez Castaño Representante a la Cámara Departamento de Antioquia</td><td> Eduard Sarmiento Hidalgo Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca PACTO HISTÓRICO</td></tr><tr><td> Alexandra Vásquez Ochoa Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca PACTO HISTÓRICO</td><td></td></tr></table>	 Susana Gómez C. Susana Gómez Castaño Representante a la Cámara Departamento de Antioquia	 Eduard Sarmiento Hidalgo Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca PACTO HISTÓRICO	 Alexandra Vásquez Ochoa Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca PACTO HISTÓRICO	
 Sandra Sandoval	 A. C.												
 Alex Flores	 Pedro J. Páez Senador PH												
 Ana López	 Samuel J. Senador PH												
 Blanca del Mar P. Senadora CH													
 Susana Gómez C. Susana Gómez Castaño Representante a la Cámara Departamento de Antioquia	 Eduard Sarmiento Hidalgo Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca PACTO HISTÓRICO												
 Alexandra Vásquez Ochoa Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca PACTO HISTÓRICO													

PROYECTO DE LEY _____ DE 2022 "MEDIANTE EL CUAL SE MODIFICA EL PARÁGRAFO 1 DEL ARTÍCULO 37 DE LA LEY 2056 DE 2020 Y SE ADICIONA EL TÍTULO XI "MECANISMOS DE TRANSPARENCIA PARA LA EJECUCIÓN DE RECURSOS DEL SISTEMA GENERAL DE REGALÍAS" EN LA MISMA LEY." EL CONGRESO DE COLOMBIA. DECRETA: ARTÍCULO 1: Modifíquese el parágrafo 1 del artículo 37 de la ley 2056 de 2020, el cual quedará de la siguiente manera: <i>PARÁGRAFO 1º. La ejecución de proyectos de qué trata este artículo, se adelantará, con estricta sujeción al régimen presupuestal definido en esta ley y al del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, independientemente del régimen especial de contratación o de la naturaleza jurídica de la entidad designada ejecutora, salvo la ejecución de recursos de la asignación para Ciencia Tecnología e Innovación. El ejecutor garantizará la correcta ejecución de los recursos asignados al proyecto de inversión, así como el suministro y registro de la información requerida por el Sistema de Seguimiento, Evaluación y Control.</i> ARTÍCULO 2. Adiciónese el Título XI a la Ley 2056 de 2020: TÍTULO XI. MECANISMOS DE TRANSPARENCIA PARA LA EJECUCIÓN DE RECURSOS DEL SISTEMA GENERAL DE REGALÍAS Artículo 212: La ejecución de recursos del Sistema General de Regalías, independientemente del régimen de contratación y de la naturaleza jurídica de la entidad designada como ejecutora, se realizará aplicando las modalidades de selección de contratistas, establecidas en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. Se exceptúa de la anterior disposición, la ejecución de los recursos de la asignación para Ciencia Tecnología e Innovación.	Parágrafo 1. La entidad designada ejecutora no podrá llevar a cabo la ejecución de un proyecto de inversión mediante la causal de contratación directa de contratos o convenios interadministrativos. No obstante, cuando La Ley 1150 de 2007 establece que pueden celebrarse directamente, siempre que las obligaciones derivadas del mismo tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora, señalado en la ley o en sus reglamentos, a menos que, según las excepciones previstas en dicha Ley, deba adelantarse un procedimiento amplio una entidad pública pretenda ser ejecutora de un proyecto de inversión financiado con recursos del SGR, podrá ser designada como tal observando los preceptos establecidos en este artículo. Parágrafo 2: Únicamente se podrá utilizar la figura del contrato o convenio interadministrativo para definir las reglas o condiciones de cofinanciación de un proyecto de inversión, pero no para la ejecución de un proyecto de inversión financiado con recursos del SGR. Artículo 213: Todo contrato que se financie con recursos del SGR, deberá ser publicado en el Sistema Electrónico de Contratación Pública - SECOP II. Lo anterior, incluye la publicación de todos los documentos y actos que se generen por parte de la entidad ejecutora en las etapas pre contractual, contractual y post contractual. Los supervisores e interventores serán los responsables de realizar la publicación oportuna de sus correspondientes informes en SECOP II, los cuales deberán dar cuenta de manera detallada del estado gradual de ejecución del proyecto en sus diferentes componentes, actividades y productos. Así mismo deberán publicarse todas las propuestas recibidas y todas las comunicaciones y observaciones que presenten los interesados y los proponentes en cada proceso de selección. Las publicaciones a que hace referencia este artículo, deberán realizarse dentro de los tres días hábiles siguientes a la emisión de cada documento o acto, bien sea emitida por la entidad ejecutora, por los proponentes, contratistas, supervisores o interventores.
Artículo 214: Cuando la entidad que se pretenda designar como ejecutora no corresponda a la Nación, las regiones, los departamentos, las provincias, el distrito capital, los distritos especiales, las áreas metropolitanas y/o los municipios, además de las disposiciones especiales para cada OCAD, se deberá verificar que la misma acredite las siguientes condiciones: - Que cuente con experiencia relacionada directamente con el objeto del proyecto de inversión que se pretende ejecutar, en cuantía igual o superior al 100% del presupuesto del proyecto. - Que cuente con un patrimonio neto igual o superior al 50% del valor total del presupuesto del proyecto que se pretende ejecutar. - No haber sido objeto de imposición, dentro de los últimos 5 años, de medidas de protección inmediata o medidas definitivas de control a que se refiere la presente ley o de las medidas correctivas, sancionatorias y multas a que se refería la Ley 1530 de 2012. Artículo 215: Sin perjuicio de los requisitos establecidos por el reglamento y los acuerdos de la Comisión Rectora, para la viabilización, priorización y aprobación de todo proyecto de inversión financiado con recursos del Sistema General de Regalías, se deberá aportar el contrato de consultoría suscrito entre la persona natural o jurídica responsable de la realización de los estudios y diseños del proyecto y la entidad pública que postula el proyecto, así como las tarjetas profesionales y memorial de responsabilidad de los profesionales que participaron de la estructuración de los proyectos de inversión. Parágrafo 1: En el evento en el que los estudios y diseños sean donados por un particular, igualmente se deberá aportar el correspondiente contrato de consultoría a título gratuito. Parágrafo 2: Cuando los estudios y diseños sean elaborados por funcionarios de la misma entidad que presenta el proyecto, se deberá aportar el correspondiente memorial de responsabilidad y los documentos que acrediten el vínculo jurídico de dichos funcionarios para con la Entidad.	Parágrafo 3: Ningún proyecto de inversión podrá ser aprobado, mientras no se encuentre acreditado el vínculo jurídico entre el consultor y la entidad que presentó el proyecto y la responsabilidad de éste sobre los estudios y diseños. Artículo 216: Los funcionarios, contratistas y asesores externos encargados de emitir los conceptos técnicos sectoriales o en general de pronunciarse sobre la viabilidad de cada proyecto de inversión, responderán fiscal, penal y disciplinariamente tanto por la verificación objetiva del cumplimiento de los requisitos que debe acreditar cada proyecto de inversión, como por emitir conceptos favorables o desfavorables sin atender a la realidad documental, técnica, financiera, presupuestal, ambiental y legal de cada proyecto de inversión, razón por la cual sus informes o conceptos se emitirán debidamente motivados. Artículo 217: Para los proyectos de inversión aprobados, cuya entidad ejecutora tenga un régimen especial o privado de contratación, se deberá dar aplicación a lo previsto en el artículo 212, cuando a la fecha de entrada en vigencia de la presente norma, no haya celebrado contratos o para con los contratos pendientes de suscribir. De igual forma se procederá en los casos en los que la entidad ejecutora, haya contratado la ejecución del proyecto vía la causal de contratación de convenios o contratos interadministrativos, con respecto a los contratos de la entidad contratista. Artículo 218: En los casos en los que se evidencie que la entidad ejecutora suscribió un contrato interadministrativo sin observar las restricciones establecidas en el literal c, del numeral 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, el representante legal de la entidad que suscribió el convenio o contrato interadministrativo, deberá proceder conforme lo dispuesto por el artículo 45 de la Ley 80 de 1993. De igual forma deberá proceder tanto el representante legal de la entidad ejecutora como el de la entidad contratista, cuando su esta última no haya observado lo prescrito en el artículo 56 de la Ley 2195 de 2022. ARTÍCULO 3. Vigencia Y Derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

<table><tr><td> Susana Gómez Castaño Representante a la Cámara Departamento de Antioquia</td><td> Eduard Sarmiento Hidalgo Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca PACTO HISTÓRICO</td></tr><tr><td> Leider Alexandra Vásquez Ochoa Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca PACTO HISTÓRICO</td><td></td></tr></table>	 Susana Gómez Castaño Representante a la Cámara Departamento de Antioquia	 Eduard Sarmiento Hidalgo Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca PACTO HISTÓRICO	 Leider Alexandra Vásquez Ochoa Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca PACTO HISTÓRICO						
 Susana Gómez Castaño Representante a la Cámara Departamento de Antioquia	 Eduard Sarmiento Hidalgo Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca PACTO HISTÓRICO								
 Leider Alexandra Vásquez Ochoa Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca PACTO HISTÓRICO									
<table><tr><td> Esmeralda Hernández Silva Senadora de la República Pacto Histórico</td><td> Isabel Quiroga Carrillo Senadora Pacto Histórico- UP</td></tr><tr><td> Pablo Castañeda COMUNES</td><td> Roberto Díaz-Canevaro</td></tr><tr><td> Pedro Flores Paredes Senador Pacto Histórico</td><td> Iván Espinosa</td></tr><tr><td> Roy Brancato</td><td> Piedad Ríos</td></tr></table>	 Esmeralda Hernández Silva Senadora de la República Pacto Histórico	 Isabel Quiroga Carrillo Senadora Pacto Histórico- UP	 Pablo Castañeda COMUNES	 Roberto Díaz-Canevaro	 Pedro Flores Paredes Senador Pacto Histórico	 Iván Espinosa	 Roy Brancato	 Piedad Ríos	EXPOSICIÓN DE MOTIVOS La Ley 2056 de 2020 regula la organización y el funcionamiento del Sistema General de Regalías, estableciendo de acuerdo a lo preceptuado por los artículo 360 y 361 de la Constitución, las diferentes asignaciones que conforman los recursos del Sistema, dentro de las cuales se destacan las asignaciones directas, la asignación para la inversión local, para la inversión regional, para la conservación de las áreas ambientales estratégicas, para la inversión en ciencia, tecnología e innovación, para la paz, entre otras. A su vez se establecieron los Órganos Colegiados de Administración de Decisión (OCAD), los cuales por regla general son los responsables de viabilizar, priorizar y aprobar los proyectos de inversión, tal y como lo dispone el artículo 6, 56 y 57, de la Ley 2056 de 2020. Igualmente, el artículo 33 de la Ley en comento establece que "todas las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, podrán formular proyectos de inversión", siendo competencia de las entidades territoriales la presentación de los proyectos ante el OCAD correspondiente. Una vez presentados los proyectos, estos deben pasar a un estudio de viabilidad, que dependiendo el tipo de asignación al que se pretenda presentar, variará el órgano o entidad responsable de emitir un concepto de viabilidad. Si el proyecto cuenta con la correspondiente viabilidad, se procede a su priorización, aprobación y designación de entidad ejecutora, sin que exista la necesidad de acreditar mayores requisitos y sin consideración al régimen jurídico de dicha entidad, el cual perfectamente puede corresponder a un régimen especial o al derecho privado que no contrate la ejecución del proyecto bajo procesos de selección públicos, abiertos, transparentes o lo que es peor, que se trate de una entidad ejecutora que no cuente con la idoneidad y experticia suficiente para la ejecución del proyecto.
 Esmeralda Hernández Silva Senadora de la República Pacto Histórico	 Isabel Quiroga Carrillo Senadora Pacto Histórico- UP								
 Pablo Castañeda COMUNES	 Roberto Díaz-Canevaro								
 Pedro Flores Paredes Senador Pacto Histórico	 Iván Espinosa								
 Roy Brancato	 Piedad Ríos								

Sumado a esto, si bien en muchos casos las entidades ejecutoras designadas en el OCAD respectivo son los municipios o departamentos que presentaron los proyectos, estas a su vez ejecutan los proyectos a través de la suscripción de contratos o convenios interadministrativos con las entidades públicas incluidas en el artículo 2 de la Ley 80 de 1993 que no tienen la obligación de aplicar las disposiciones del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, resultado de lo cual los contratistas directos de la ejecución de las obras, bienes o servicios de un proyecto de inversión financiado con recursos del SGR, se seleccionan a través de los procesos de régimen especial establecidos en los estatutos o manuales de contratación, es decir, mediante mecanismos de contratación directa que no garantizan la aplicación del principio de selección objetiva y desconocen los principios rectores de transparencia y publicidad. Por otro lado, si bien el artículo 56¹ de la Ley 2195 de 2022, introdujo un importante avance en la lucha anticorrupción, referente a la obligación de aplicar pliegos tipo para la ejecución de contratos por parte de entidades con un régimen contractual especial, la misma resulta insuficiente para afrontar el fenómeno de corrupción - como quedó demostrado con los hechos que recientemente ha conocido el país frente al manejo de los recursos del Sistema General de Regalías de la asignación par la paz -, en razón a que la Agencia Colombia Compra Eficiente aún no emite pliegos tipo para la totalidad de bienes y servicios que se requieren desde la Administración Pública, o para la totalidad de modalidades de selección en que los mismos deben aplicarse, presentándose casos incluso en que se ha suspendido la entrada en vigencia de un determinado pliego tipo. ¹ ARTÍCULO 56. APLICACIÓN DE LOS DOCUMENTOS TIPO A ENTIDADES DE RÉGIMEN ESPECIAL. Para la adquisición de bienes, obras o servicios, las entidades estatales sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública que celebren contratos o convenios interadministrativos o de cualquier otra índole, con esta entidad estatal o con patrimonios autónomos o con personas naturales o jurídicas de derecho privado, cuyo régimen de contratación sea especial o de derecho privado, deberán aplicar los documentos tipo adoptados por la Agencia Nacional de Contratación Pública -Colombia Compra Eficiente- o quien haga sus veces, conforme al parágrafo 7 del artículo 26 de la Ley 1150 de 2007 o las normas que lo modifiquen o sustituyan. Los procedimientos de selección y los contratos que realicen en desarrollo de los anteriores negocios jurídicos, donde apliquen los documentos tipo se regirán por el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. PARÁGRAFO. Se exceptúan del presente artículo las Instituciones de Educación Superior públicas, las empresas sociales del Estado, las sociedades de economía mixta y las empresas industriales y comerciales del Estado, únicamente en cuanto a la contratación de su giro ordinario. En estos casos, en los manuales de contratación de estas entidades, se fomentará como buena práctica la aplicación de los pliegos tipo.	Adicionalmente el parágrafo de la norma en comento dejó varias excepciones, que no tienen un justificación en el marco de la ejecución de recursos de regalías, especialmente por la proliferación de sociedades de economía mixta, cuyo objeto es demasiado general o diverso, que les permite la ejecución de diferentes obras, bienes o servicios, como parte del giro ordinario de sus negocios, lo que implicaría que igual continuarán ejecutando los recursos del SGR con procedimientos de contratación de régimen especial o privado. La situación en comento se agrava aún más, si se considera que la designación de la entidad ejecutora es competencia de los diferentes OCAD, frente a lo cual no existen parámetros serios y objetivos que permitan verificar la idoneidad de las entidades elegidas como ejecutoras para los proyectos de inversión, especialmente cuando estas no son entidades de la Nación o entidades territoriales. Al respecto, el parágrafo 3 del artículo 6 de la Ley 2056 de 2020, establece que <i>"Para la designación del ejecutor, el Órgano Colegiado de Administración y Decisión tendrá en cuenta: i) Las capacidades administrativas y financieras de la entidad propuesta y ii) los resultados del desempeño de la ejecución de los recursos definidos por el Sistema de Seguimiento, Evaluación y Control del Sistema General de Regalías, cuando a esto haya lugar, conforme los lineamientos del Departamento Nacional de Planeación..."</i>; sin embargo, lo anterior no brinda una garantía de idoneidad de la entidad ejecutora al no contener parámetros de evaluación puntualmente delimitados y que se puedan medir con objetividad, por lo cual se requiere introducir exigencias adicionales, concretas y específicas relacionadas con la experiencia de la entidad propuesta, el patrimonio neto y la ausencia de sanciones. Adicionalmente se evidencia que parte de la garantía de calidad de un proyecto de inversión así como la definición de su presupuesto, vienen dados por los estudios y diseños sobre los cuales se estructuró; sin embargo, en muchos casos tales estudios y diseños son deficientes, incompletos o incluso copiados de otros proyectos, además de no existir recurrentemente evidencia concreta del origen de esos estudios de formulación del proyecto de inversión ya que no media un contrato de consultoría de ningún tipo con la entidad que presenta el proyecto ante el OCAD, es decir, dichos estudios tienen un origen privado, que posiblemente lleva implícito un interés indebido.
Así las cosas, en muchos proyectos de inversión se genera el riesgo de que la entidad designada como ejecutora no sea idónea, no tenga experiencia, y lo más delicado, que no esta obligada a realizar sus procesos de selección bajo el régimen de la Ley 80 de 1993. Aunque con las actualizaciones normativas que se han surtido en los últimos años ha existido un avance significativo en la materia, como lo estamos viendo, la actual Ley 2056 de 2020 que regula la organización y funcionamiento del Sistema General de Regalías aún presenta deficiencias para la correcta aplicación del principio de transparencia y selección objetiva en la contratación de los recursos, ofreciendo un escenario propicio para la proliferación de prácticas de corrupción y clientelismo en los distintos eslabones de la cadena, facilitando la desviación de recursos públicos y la afectación al interés general. En el presente proyecto de ley presentaremos las falencias encontradas y propondremos un mecanismo de adecuación legislativa para superarlas: El parágrafo 3 del artículo 6 de la Ley 2056 de 2020 establece que cualquier entidad pública puede ser ejecutora de un proyecto de inversión con cargo a los recursos del SGR entendiendo por "entidades públicas" las establecidas en el artículo 2º de la Ley 80 de 1993, a saber: <i>"Se denominan entidades estatales:</i> <i>a) La Nación, las regiones, los departamentos, las provincias, el distrito capital y los distritos especiales; las áreas metropolitanas, las asociaciones de municipios, los territorios indígenas y los municipios; los establecimientos públicos, las empresas industriales y comerciales del Estado, las sociedades de economía mixta en las que el Estado tenga participación superior al cincuenta por ciento (50%), así como las entidades descentralizadas indirectas y las demás personas jurídicas en las que exista dicha participación pública mayoritaria, cualquiera sea la denominación que ellas adopten, en todos los órdenes y niveles.</i>	<i>b) El Senado de la República, la Cámara de Representantes, el Consejo Superior de la Judicatura, la Fiscalía General de la Nación, la Contraloría General de la República, las contralorías departamentales, distritales y municipales, la Procuraduría General de la Nación, la Registraduría Nacional del Estado Civil, los ministerios, los departamentos administrativos, las superintendencias, las unidades administrativas especiales y, en general, los organismos o dependencias del Estado a los que la ley otorgue capacidad para celebrar contratos"</i> Ahora bien, es importante mencionar que muchas de estas entidades tienen la autonomía para realizar su actividad contractual bajo las reglas del derecho privado o bajo los parámetros establecidos en sus propios estatutos o manuales de contratación, que contienen diversidad de procedimientos de selección de contratistas, los cuales no son lo suficientemente garantistas de los principios de selección objetiva, competencia, transparencia, pluralidad de oferentes y publicidad, principios que deberían ser los llamados a imperar en todo proceso de contratación que se adelante con recursos públicos, independientemente de su fuente de financiación o régimen jurídico. Lo anterior, implica que en la actualidad gran parte de la ejecución de recursos del Sistema General de Regalías se realiza a través de entidades designadas como ejecutoras, que no tienen la obligación de ejecutar los recursos bajo los parámetros establecidos por el Estatuto de Contratación de la Administración Pública (es decir aplicando modalidades de selección pública), por cuanto el parágrafo 1 del artículo 37 de la Ley 2056 de 2020 dejó abierta esa posibilidad, al señalar que <i>"La ejecución de proyectos de que trata este artículo, se adelantará, con estricta sujeción al régimen presupuestal definido en esta ley, al de contratación pública y las demás normas legales vigentes (...)"</i>, puesto que al indicar que la ejecución se adelantará con sujeción a las demás normas vigentes, entran muchas normas que regulan regímenes especial de contratación, es decir, que no están obligadas a aplicar la Ley 80 de 1993 y que por el contrario pueden disponer de procedimientos abreviados y con estándares de publicidad bajos, donde resulta fácil que el contratista sea seleccionado a dedo, o bajo el disfraz de un procedimiento abreviado.

Esta situación hace necesario adoptar medidas tendientes a garantizar la existencia de un vínculo jurídico entre el consultor y la entidad que presenta el proyecto, para lo cual se considera prudente exigir la presentación del contrato de consultoría en virtud del cual se contrató la elaboración de los estudios y diseños de un proyecto de inversión, para que así exista certeza de quién fue la persona natural o jurídica responsable de los mismos, y de todos los profesionales que participaron en la estructuración del proyecto.

De igual forma el ordenamiento jurídico no contempla de manera expresa, la responsabilidad de los funcionarios o contratistas responsables de emitir los conceptos sectoriales o en general de los pronunciamientos referentes a la viabilidad de los proyectos de inversión, por lo cual se presentan presiones indebidas sobre dichas personas para que emitan conceptos favorables a proyectos que no han acreditado la totalidad de requisitos o que presentan deficiencias en sus estudios y diseños. Por ello se propone establecer el deber de que dichos informes sean debidamente motivados, así como la responsabilidad penal y disciplinara de estos funcionarios y contratistas.

Finalmente, es fundamental implementar medidas de orden legislativo, orientadas a garantizar en primer término, la selección de entidades ejecutoras idóneas de acuerdo al proyecto de inversión a desarrollar; en segundo término, a garantizar que los contratos que se celebren para la ejecución de un proyecto de inversión con cargo a los recursos del Sistema General de Regalías sean el resultado de la aplicación de modalidades de selección pública establecidas en el Estatuto General de Contratación, que generen un ambiente de objetividad, competencia y transparencia.

Estas adecuaciones normativas disminuirán de manera importante los escenarios y oportunidades de malversación de recursos públicos, a propósito del reciente escándalo de la pérdida de recursos de la asignación para la paz de SGR, que podría ser el mayor en los últimos años, develándose una entramada red de corrupción

entre funcionarios del Departamento Nacional de Planeación, la Contraloría General de la República, alcaldes, gobernadores y congresistas y cuyo origen está íntimamente relacionado con la forma en la que se tramitan los proyectos de inversión de SGR y cuyos negocios se concretan vía contratación para la ejecución de dichos proyectos.

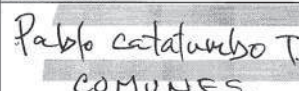
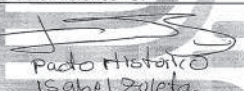
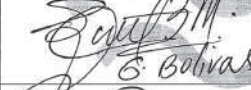
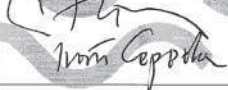
Según diferentes fuentes periodísticas², en el proceso de viabilización, priorización y aprobación de un proyecto de inversión, se gestionaba el cobro de coimas para lograr que un proyecto surtiera todo su trámite hasta la aprobación final (incluida la designación de la entidad ejecutora). Dichas coimas presuntamente oscilan entre un 10% y 12% del valor total del proyecto, razón por la cual al momento de la ejecución seguramente este se verá desfinanciado o se ejecutará con mala calidad o en defecto, sería un indicador de que su presupuesto se habría estructurado con sobrecostos y valores por encima de la realidad del mercado.

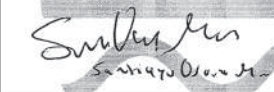
Aunque por el momento, tanto la Contraloría General de la República, como la Procuraduría General de la Nación y Fiscalía General han anunciado el inicio de las investigaciones correspondientes, a la luz de la sana crítica resulta razonable pensar que los contratistas finales de las obras también puedan estar involucrados, por ser estos los directos beneficiarios del pago de recursos de regalías (y quienes estarían llamados a garantizar los recursos para el pago de coimas), puesto que de otra forma no podrían hacerse los reintegros o los pagos comprometidos de manera ilegal.

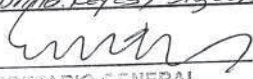
Si bien el ejercicio de la labor de los órganos de control y de la Fiscalía, debe llevarlos a la imposición de sanciones previstas en materia disciplinaria y penal, será muy difícil lograr el resarcimiento del daño patrimonial al Estado, es decir recuperar el dinero perdido, tal y como lo demuestran las cifras de los últimos informes de gestión de la Contraloría General, por cuanto si bien se emiten fallos con responsabilidad fiscal, no se logra la recuperación de la mayoría de estos valores; esta situación

² a) Se robaron 500 mil millones de la paz | Columna de Néstor Rosanía (elheraldo.co)
b) Vargas Lleras advierte que la "plata embolada" en la Ocad-Paz superaría los 500.000 millones de pesos - Infobae
c) Los recursos de la paz: así se direccionaron los proyectos del Ocad-Paz | Mañanas BLU 10:30 | BluRadio
d) OCAD-Paz: Se habría perdido en coimas plata de los municipios más golpeados por la guerra | EL ESPECTADOR

Atentamente,

 Esmeralda Hernández Silva Senadora de la República Pacto Histórico	 Jael Quiroga Carrillo Senadora Pacto Histórico- UP
 Pablo Castañero T. COMUNES.	 Pacto Histórico Isabel Zuleta
 Julián Acosta	 Roberto Doza C.
 Germán Botivas	 Iván Cepeda
 Ronald Zamora	 Ruvino Plasencia R.

 Sandra Jarama	 Wilson Prieto
 Alex Fierro	 Carlos López
 Sandra Jarama	 A. López
 Maria del Mar P. Maria del Mar Pizarro	

Susana Gómez C. Susana Gómez Castaño Representante a la Cámara Departamento de Antioquia Eduard Sarmiento Hidalgo Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca PACTO HISTÓRICO Alexandra Vásquez Ochoa Leider Alexandra Vásquez Ochoa Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca PACTO HISTÓRICO	SENADO DE LA REPÚBLICA Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992) El día 05 del mes octubre del año 2022. se radicó en este despacho el proyecto de ley Nº. 212 Acto Legislativo Nº. _____, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: <u>Hs. Generaldo Hernandez S, Jael Quiroga</u> <u>C. Pablo Catatumbo Torres Victorini, Jaelbel Cristina</u> <u>Zuleta, Inti Asprilla Reyes, Siguen mas firmis</u>  SECRETARIO GENERAL														
SECCIÓN DE LEYES SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES Bogotá D.C., 05 de octubre de 2022 Señor Presidente: Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.212/22 Senado "MEDIANTE EL CUAL SE MODIFICA EL PARÁGRAFO 1 DEL ARTÍCULO 37 DE LA LEY 2056 DE 2020 Y SE ADICIONA EL TÍTULO XI "MECANISMOS DE TRANSPARENCIA PARA LA EJECUCIÓN DE RECURSOS DEL SISTEMA GENERAL DE REGALÍAS" EN LA MISMA LEY", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por los Honorables Senadores ESMERALDA HERNÁNDEZ SILVA, JAEI QUIROGA CARRILLO, PABLO CATATUMBO TORRES, ISABEL CRISTINA ZULETA, INTI ASPRILLA REYES, ROBERT DAZA GUEVARA, GUSTAVO BOLIVAR MORENO, IVAN CEPEDA CASTRO, ROY BARRERAS MONTEALEGRE, PAULINO RIASCOS RIASCOS, SANDRA JAIMES CRUZ, WILSON ARIAS CASTILLO, ALEX FLOREZ HERNANDEZ, PEDRO FLOREZ PORRAS, CLARA LÓPEZ OBREGÓN, ALEXANDER LÓPEZ MAYA; y los Honorables Representantes MARÍA DEL MAR PIZARRO, SUSANA GÓMEZ CASTAÑO, EDUARD SARMIENTO HIDALGO, LEIDER ALEXANDRA VÁSQUEZ OCHOA, SANTIAGO OSORIO MARIN. La materia de qué trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión QUINTA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales. GREGORIO ELJACH PACHECO Secretario General PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – OCTUBRE 05 DE 2022 De conformidad con el informe de Secretaria General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión QUINTA Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso. CÚMPLASE EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA GREGORIO ELJACH PACHECO	CONTENIDO Gaceta número 1205 - Miércoles, 5 de octubre de 2022 SENADO DE LA REPÚBLICA PROYECTOS DE LEY <table><thead><tr><th></th><th>Págs.</th></tr></thead><tbody><tr><td>Proyecto de ley número 207 de 2022 Senado, por medio del cual se introducen reformas al Estatuto de Contratación de la Administración Pública para promover la pluralidad de oferentes y crear herramientas para garantizar el principio de transparencia y se adoptan otras disposiciones.</td><td>1</td></tr><tr><td>Proyecto de ley número 208 de 2022 Senado, por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo entre la República de Colombia y la República Bolivariana de Venezuela sobre el Transporte Internacional de Carga y Pasajeros por Carretera”, suscrito en Cartagena de Indias, República de Colombia, el 1º de agosto de 2014.</td><td>12</td></tr><tr><td>Proyecto de ley número 209 de 2022 Senado, por medio de la cual se incentiva el estudio de la programación en computadores, se promueve el acceso al nivel de educación técnica, se garantiza el internet en los establecimientos educativos y se dictan otras disposiciones.</td><td>34</td></tr><tr><td>Proyecto de ley número 210 de 2022 Senado, por medio de la cual se establecen mecanismos de protección y compensación al denunciante de actos de corrupción administrativa y se dictan otras disposiciones.</td><td>37</td></tr><tr><td>Proyecto de ley número 211 de 2022 Senado, por medio de la cual se crean los centros de deporte- cubos, el Sistema de Información Inteligente de Deporte (SIIDEP) y el algoritmo de detección de talentos deportivos – Cristina.</td><td>39</td></tr><tr><td>Proyecto de ley número 212 de 2022 Senado, mediante el cual se modifica el parágrafo 1º del artículo 37 de la Ley 2056 de 2020 y se adiciona el Título XI “Mecanismos de transparencia para la ejecución de recursos del Sistema General de Regalías” en la misma ley.</td><td>44</td></tr></tbody></table> IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2022		Págs.	Proyecto de ley número 207 de 2022 Senado, por medio del cual se introducen reformas al Estatuto de Contratación de la Administración Pública para promover la pluralidad de oferentes y crear herramientas para garantizar el principio de transparencia y se adoptan otras disposiciones.	1	Proyecto de ley número 208 de 2022 Senado, por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo entre la República de Colombia y la República Bolivariana de Venezuela sobre el Transporte Internacional de Carga y Pasajeros por Carretera”, suscrito en Cartagena de Indias, República de Colombia, el 1º de agosto de 2014.	12	Proyecto de ley número 209 de 2022 Senado, por medio de la cual se incentiva el estudio de la programación en computadores, se promueve el acceso al nivel de educación técnica, se garantiza el internet en los establecimientos educativos y se dictan otras disposiciones.	34	Proyecto de ley número 210 de 2022 Senado, por medio de la cual se establecen mecanismos de protección y compensación al denunciante de actos de corrupción administrativa y se dictan otras disposiciones.	37	Proyecto de ley número 211 de 2022 Senado, por medio de la cual se crean los centros de deporte- cubos, el Sistema de Información Inteligente de Deporte (SIIDEP) y el algoritmo de detección de talentos deportivos – Cristina.	39	Proyecto de ley número 212 de 2022 Senado, mediante el cual se modifica el parágrafo 1º del artículo 37 de la Ley 2056 de 2020 y se adiciona el Título XI “Mecanismos de transparencia para la ejecución de recursos del Sistema General de Regalías” en la misma ley.	44
	Págs.														
Proyecto de ley número 207 de 2022 Senado, por medio del cual se introducen reformas al Estatuto de Contratación de la Administración Pública para promover la pluralidad de oferentes y crear herramientas para garantizar el principio de transparencia y se adoptan otras disposiciones.	1														
Proyecto de ley número 208 de 2022 Senado, por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo entre la República de Colombia y la República Bolivariana de Venezuela sobre el Transporte Internacional de Carga y Pasajeros por Carretera”, suscrito en Cartagena de Indias, República de Colombia, el 1º de agosto de 2014.	12														
Proyecto de ley número 209 de 2022 Senado, por medio de la cual se incentiva el estudio de la programación en computadores, se promueve el acceso al nivel de educación técnica, se garantiza el internet en los establecimientos educativos y se dictan otras disposiciones.	34														
Proyecto de ley número 210 de 2022 Senado, por medio de la cual se establecen mecanismos de protección y compensación al denunciante de actos de corrupción administrativa y se dictan otras disposiciones.	37														
Proyecto de ley número 211 de 2022 Senado, por medio de la cual se crean los centros de deporte- cubos, el Sistema de Información Inteligente de Deporte (SIIDEP) y el algoritmo de detección de talentos deportivos – Cristina.	39														
Proyecto de ley número 212 de 2022 Senado, mediante el cual se modifica el parágrafo 1º del artículo 37 de la Ley 2056 de 2020 y se adiciona el Título XI “Mecanismos de transparencia para la ejecución de recursos del Sistema General de Regalías” en la misma ley.	44														