



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 1099

Bogotá, D. C., martes, 6 de agosto de 2024

EDICIÓN DE 8 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

CARTAS DE ADHESIÓN

CARTA DE ADHESIÓN HONORABLE REPRESENTANTE JAVIER ALEXÁNDER SÁNCHEZ REYES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 064 DE 2024 CÁMARA

por medio de la cual se otorga bonificación al personal administrativo de instituciones educativas públicas ubicadas en zonas de difícil acceso.

Bogotá D.C, 5 de agosto 2024

Doctores
Jaime Luis Lacouture Peñaloza
Secretario General

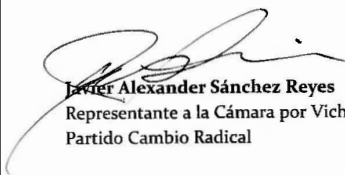
Jaime Raul Salamanca
Presidente Cámara

ref.- adhesión proyecto de ley 064 de 2024

Por medio de la presente de manera respetuosa solicito ser incluido como autor del proyecto de ley 064 de 2024 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE OTORGA BONIFICACIÓN AL PERSONAL ADMINISTRATIVO DE INSTITUCIONES EDUCATIVAS PÚBLICAS UBICADAS EN ZONAS DE DIFÍCIL ACCESO" de autoría del representante Mauricio Cuellar Pizón

Agradezco de antemano la atención presentada

atentamente


Javier Alexander Sánchez Reyes
Representante a la Cámara por Vichada
Partido Cambio Radical

*Alex castillo
Sec General
05-08/24
14:45*

CARTAS DE COMENTARIOS

CARTA DE COMENTARIOS ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE AUXILIARES DE VUELO Y DEMÁS TRABAJADORES DE LA INDUSTRIA DEL SECTOR AÉREO COLOMBIANO (ACAV) - SINDICATO DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE AÉREO COLOMBIANO, SERVICIOS LOGÍSTICA Y CONEXOS (SINTRATAC) PROYECTO DE LEY NÚMERO 015 DE 2023 CÁMARA

por medio de la cual se habilita la política pública de cielos abiertos en el transporte aéreo de Colombia y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, 02 de agosto de 2024

Honorables Representantes Congreso de Colombia E. S. C.

Respetados y Respetadas reciban un cordial saludo.

Con respecto al proyecto de ley que pretende desregular aún más las operaciones aéreas y el cielo colombiano propuesto por el partido de Cambio Radical N° 015 de 2023. Las y los trabajadores de la industria de la aviación civil de Colombia rechazamos este proyecto de ley que pretende liberalizar, con la excepción del cabotaje, el mercado aéreo colombiano, para ofrecer acceso irrestricto, con frecuencias ilimitadas, desregulando totalmente las tarifas, las políticas actuales sobre equipaje, criterios de nacionalidad por establecimiento, entre otras regulaciones.

El proyecto, promovido por Cambio Radical, quiere fomentar más oportunidades para el lucro de las empresas e inversionistas a costo de la seguridad aérea y de las condiciones de trabajo de los miles de personas que trabajan en la aviación colombiana; la continua apertura y expansión de la industria aeronáutica ha generado mucho lucro y oportunidades para inversionistas de todas índoles.

Mientras priorizan más ganancias y menos regulaciones y controles, la promesa de fomentar mejores servicios, con precios más competitivos y empleos estables y dignos, queda como siempre, a la espera.

Sabemos las consecuencias de los procesos de flexibilización y apertura pasados para los miles de colombianos y turistas que quedaron "plantados", con pasajes comprados, pero no cancelados; y como no mencionar los casi 1700 empleados directos (de Viva Air Colombia y Ultra Air), que perdieron sus trabajos al igual que los más de seis (6) mil trabajadores indirectos, por la avaricia de los gerentes y accionistas de ambas empresas, quienes sólo les interesó fomentar sus ingresos y bonificaciones.

¿Cómo se pueda pretender dar viabilidad a nuevas rutas, aerolíneas, empresas de servicio y de operación, cuando la industria carece de, por lo menos 400 controladores aéreos en todo el territorio nacional para poder cumplir con las estipulaciones de seguridad operativa en un sector que transportó más de 49 millones de pasajeros durante el año 2023?

¿Cómo pretender que el número de vuelos incremente descontroladamente cuando las operaciones actuales se enfrentan a graves fallas en las frecuencias de comunicación entre las torres de control y las aeronaves en vuelo?

¿Cuándo se presentan permanentes fallas en la prestación radar?

¿Cuándo se encuentran por fuera de servicio, nuevos y prometedores productos de funcionalidad de D-ATIS?

¿Cómo garantizar mejoras en la calidad técnica de operaciones y servicios de asistencia en tierra cuando la gran mayoría de estas operaciones se encuentran en proceso de tercerización, una práctica impulsada por los gigantes del sector para reducir costos, ammorar la actividad sindical del sector y generar condiciones de trabajo precarias, inestables e inseguras?

Los interrogantes que se generan sobre el proyecto de ley en mención dejan muchas dudas abiertas por lo que las y los trabajadores del sector y nuestras organizaciones sindicales **nos oponemos** a más crecimiento desbordado sin el personal, los equipos técnicos y la tecnología de punta necesarios para asegurar que no se presenten accidentes en nuestros aeropuertos y cielo de nuestro territorio nacional.

Sin otro particular,

MARÍA CRISTINA CADAVID B. Presidenta ACAV

DANIEL FERNANDO GALLO O. Presidente SINTRATAC

CARTA DE COMENTARIOS MINISTERIO DE TRANSPORTE PROYECTO DE LEY NÚMERO 015 DE 2023 CÁMARA

por medio de la cual se habilita la política pública de cielos abiertos en el transporte aéreo de Colombia y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D.C.

Doctor RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN Secretario Comisión Sexta CÁMARA DE REPRESENTANTES Comisión.sexta@camara.gov.co Bogotá

Asunto: Comentarios Proyecto de Ley No. 015 de 2023C. "Por medio de la cual se habilita la política pública de cielos abiertos en el transporte aéreo de Colombia y se dictan otras disposiciones."

Respetado Secretario Rodríguez,

En atención al Proyecto de Ley No. 015 de 2023C. "Por medio de la cual se habilita la política pública de cielos abiertos en el transporte aéreo de Colombia y se dictan otras disposiciones."; sea lo primero indicar que, desde esta Cartera Ministerial se realiza un seguimiento a los Proyectos de Ley que tengan incidencia en el sector, por lo tanto, una vez analizado el texto, se remiten en archivo adjunto las consideraciones emitidas por la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil - AEROCIVIL, en el marco de sus competencias. Lo anterior, con el fin de que estas sean tenidas en cuenta, en el momento de discusión y votación.

Cordialmente,

WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA Ministro de Transporte

Anexo: Comentarios de AEROCIVIL

Aprobó: María Constanza García Alicaastro - Viceministra de Infraestructura

Revisó: Claudia Helena Álvarez Sanmiguel - Asesora Despacho Ministro
Yadira Esther Cienfuegos Silvera - Asesora Despacho Ministro
Andrea Patricia Ramírez - Viceministerio de Infraestructura
Francisco David Acosta Araos - Viceministerio de Infraestructura

Consolidó: Daili Jiménez V - Grupo Enlace Congreso

0010002

Al contestar cite Radicado 2023212000029288 Id: 1131118

Folios: 10 Fecha: 2023-10-02 07:52:07

Anexos: 1 DOCUMENTOS ELECTRONICOS

Remitente: OFICINA ASESORA JURIDICA

Destinatario: MINISTERIO DE TRANSPORTE - OFICINA LEGISLATIVA

Bogotá, D.C., 2 de octubre de 2023

Señores Oficina Enlace Congreso – Despacho Ministro de Transporte MINISTERIO DE TRANSPORTE Correo: grupoenlacecongreso@mintransporte.gov.co

Asunto: Comentarios al Proyecto de Ley No. 015 de 2023 Cámara "Por medio de la cual se habilita la política pública de cielos abiertos en el transporte aéreo de Colombia y se dictan otras disposiciones."

Respetados doctores:

Conforme a lo solicitado, y una vez dado traslado al área técnica respectiva -Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales, presentamos los comentarios al proyecto de ley del asunto.

Lo primero que debemos señalar previa solicitud del ministerio realizada el 26 de enero de 2023, la entidad se pronunció desfavorablemente sobre el Proyecto de Ley 125/2022. – SENADO: "POR MEDIO DE LA CUAL SE HABILITA LA POLÍTICA PÚBLICA DE CIELOS ABIERTOS EN EL TRANSPORTE AÉREO DE COLOMBIA A EXCEPCIÓN DEL TRÁFICO DE CABOTAJE" a través de la comunicación 2023212020002331 Id: 925367 del 9 de febrero de 2023. (Anexo 1)

Por existir unidad de materia en los dos proyectos de ley, a continuación referimos nuevamente los argumentos expuestos previamente para el análisis del Ministerio.

ARTÍCULO 1. OBJETO. LA PRESENTE LEY TIENE POR OBJETO LA HABILITACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE CIELOS ABIERTOS EN EL TRANSPORTE AÉREO DE COLOMBIA, A EXCEPCIÓN DEL TRÁFICO DE CABOTAJE, COMO UN MECANISMO PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO DEL COMERCIO, LA INDUSTRIA Y EL TURISMO DEL PAÍS.

Política de Colombia sobre acuerdos de servicios aéreos

A partir de los principios previstos en el Convenio de Chicago, carta magna de la aviación civil internacional (aprobado por Colombia mediante la Ley 12 de 1947), y principalmente en desarrollo del principio de soberanía plena sobre el espacio aéreo, se ha establecido la práctica mundial de adelantar negociaciones bilaterales de transporte aéreo para acordar las condiciones bajo las cuales se prestan los servicios aéreos internacionales, referentes al acceso al mercado, las tarifas, las rutas, las frecuencias de vuelo, la capacidad de las aeronaves, y otros aspectos necesarios para dar seguridad jurídica al establecimiento de nuevas rutas internacionales.

Colombia proviene de un régimen altamente proteccionista en el transporte aéreo, el cual ha venido evolucionando siguiendo políticas de flexibilización de las condiciones de acceso al mercado de transporte aéreo, adoptando un esquema de negociación de derechos de tráfico aéreo más abierto y en tal sentido ha avanzado en un proceso de generar nuevos marcos regulatorios más abiertos para establecer operaciones aerocomerciales promoviendo las ciudades turísticas, los destinos tradicionales, apoyando la llegada de nuevas rutas y operadores internacionales, en términos de equivalencias de mercado y garantizando igualdad de oportunidades en pro del comercio, el turismo y la industria aérea.

Es así como en el 2019 se afianzó la política de liberalización del mercado mediante el Acuerdo No. 10 del 13 de febrero de 2019 del Consejo Directivo de la Aeronáutica Civil, contando así con una guía de negociación clara y liberalizada, así: cuadros de rutas abiertos, con designación de aerolíneas de acuerdo con el control normativo efectivo y principal lugar de negocios, libertad de acuerdos comerciales y equipos libres. En términos de libertades del aire, actualmente se incluye libertad de frecuencias en terceras y cuartas libertades del aire (frecuencias entre territorios). En el caso de las quintas libertades, se permiten acordar los puntos intermedios y "más allá" por las Autoridades Aeronáuticas de manera flexible y que se incentive la introducción de nuevos servicios internacionales y la entrada de competidores que beneficien al usuario del transporte aéreo, eso sí observándose el principio de reciprocidad en el sentido de que la contraparte ofrezca de manera recíproca el acceso a su mercado para las empresas colombianas.

Abajo se muestra una tabla resumen de esta evolución.



Teniendo en cuenta lo anterior, es de gran importancia resaltar que, gracias a los efectos

de las políticas de desregulación y liberalización mencionadas en la evolución histórica del transporte aéreo colombiano, teniendo como particularidad los aplicados desde el año 2007, el mercado en el país ha presentado niveles de crecimiento dinámicos de hasta dos dígitos (10%) promedio.

Esta política se ha materializado teniendo una línea base de 46 acuerdos bilaterales suscritos al iniciar el año de 2018 a 77 acuerdos suscritos a junio de 2022, lo que representa más de un 40% de crecimiento en las negociaciones aerocomerciales del país. Adicionalmente se han creado marcos de conectividad con África, Medio Oriente y el Caribe (Rwanda, Kuwait y Guyana) y se han modernizado los instrumentos bilaterales con Chile, Reino Unido, Curazao, España, Nigeria, Alemania, Grecia, Luxemburgo, Emiratos Árabes, Suriname, Malasia y Estados Unidos, entre otros. Sin embargo, muchos de ellos pese a que están negociados no se encuentran materializados toda vez que no hay operación.

A continuación, se ilustra con un resumen los instrumentos bilaterales por regiones:

2022

Relaciones aerocomerciales con 77 países así:

- América del Norte: 2 (Usa y Canadá)
- América Central: 6 (Costa Rica, México, Panamá, Guatemala, Salvador y Belice)
- Caribe: 10 (Antillas Francesas, Antillas Neerlandesas (Curazao), Antigua y Barbuda, Aruba, Barbados, Cuba, República Dominicana, Bahamas, Jamaica, San Vicente y Granadina)
- América del Sur: 11 teniendo en cuenta cada uno de los países que integran la CAN (Argentina, Brasil, Chile, Paraguay, Surinam, Uruguay, Venezuela, Guyana, Bolivia, Ecuador y Perú)
 - Europa: 23 teniendo en cuenta los países que conforman la región escandinava. (Alemania, Austria, Bélgica, España, Francia, Finlandia, Grecia, Holanda, Islandia, Italia, Luxemburgo, Portugal, Dinamarca, Noruega, Suecia, Reino Unido, Suiza, Turquía, Malta, Chipre, Letonia, República Checa y Polonia).
 - Asia: 5 (Corea, China, Jordania, Qatar y Singapur).
 - Medio Oriente: 6 (Arabia Saudita, Emiratos Árabes, Israel, Kuwait, Reino de Bahrein y Oman).
 - Oceanía: 2 (Nueva Zelanda y Australia)
 - África: 12 (Cabo Verde, Etiopía, Kenia, Marruecos, Ruanda, Seychelles, Ghana, Zambia, Senegal, Uganda, República Del Congo y Benin)

Evolución de la política de transporte aéreo en materia tarifaria

En línea con las tendencias mundiales, la regulación expedida por la UAE de Aeronáutica Civil ha evolucionado en materia de tarifas aéreas, pasando de una política de "libertad vigilada" hacia un esquema de libertad tarifaria que viabilizó además la aparición de las aerolíneas de bajo costo en el mercado colombiano. Por lo tanto, actualmente las aerolíneas, a partir de la oferta y la demanda del mercado, tienen la libertad de definir los

precios.

Bajo este esquema de libertad de tarifas que rige en Colombia y que corresponde al modelo tarifario estándar en el mercado de transporte aéreo internacional, la autoridad aeronáutica no interviene en la fijación de los precios de los boletos, aunque sí conserva la exigencia de un muestreo aleatorio que las aerolíneas deben presentar, como sistema de información de las diferentes gamas de tarifas que ofrecen al público y pueden aplicar en sus ventas de tiquetes.

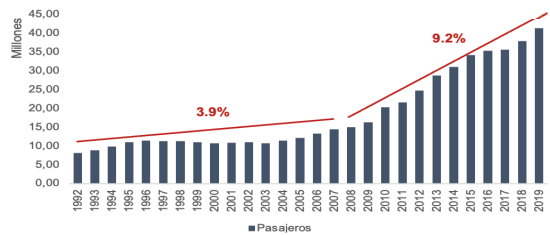
Estos cambios aplicados desde el año 2007, para el sector aéreo en el país han traído consigo un crecimiento del transporte aéreo, permitiendo el acceso a nuevos sectores de la población a movilizarse en avión, como consecuencia de mayores sillas ofrecidas y alternativas de tarifas.

Abajo se presenta una línea de tiempo en la que se resume esta evolución:



Por lo antes mencionado, en la siguiente gráfica se puede observar cómo ha sido la evolución del sector desde el año 1992 hasta el 2019, antes del impacto de la pandemia, teniendo como particularidad que desde el año 2007, cuando inició el proceso para liberalizar las tarifas, el mercado ha tenido un aumento considerable.

Gráfica 1. Pasajeros movilizadas y tasa de crecimiento anual (1992-2019)



Sin duda alguna las actuales políticas tanto la de liberalización del mercado como la de tarifas han contribuido con el desarrollo del transporte aerocomercial, lo cual constituye una forma de medir la gestión del Estado en materia de política aérea, ya que los resultados obtenidos son más que positivos, lo que demuestra que la política aérea ha sido exitosa existiendo conectividad nacional e internacional aun pese a la pandemia, de hecho, Colombia ha sido reconocido como uno de los países exitosos en esta materia.

Llamamos su atención que si bien la política liberalizada ha rendido frutos positivos, la infraestructura aeroportuaria empieza a ser insuficiente y es así como el aeropuerto El Dorado que sirve a la ciudad de Bogotá ya está declarado como nivel 3 y es un aeropuerto coordinado (nivel más alto de saturación) por presentar un alto grado de congestión que se está constituyendo una barrera de entrada y acceso al mercado para nuevos operadores; así mismo los aeropuertos de Medellín, Cartagena, Santa Marta y San Andrés empiezan a requerir procedimientos de facilitación (Paso previo a declararlos coordinados).

Conforme lo anterior una política de cielos abiertos necesariamente debe ser articulada con un desarrollo de infraestructura que soporte la demanda que se esperaría de adoptarse dicha política.

Es oportuno señalar que el alza del combustible tiene un peso del 30% de los costos de operación de una aerolínea; aunado a la devaluación de la moneda considerando que aproximadamente el 60% de los costos de operación de las aerolíneas está dolarizados, por lo que es importante antes de abrir a cielos abiertos que el gobierno evalúe la posibilidad de mantener alivios como los ilustrados a fin de mitigar que se encarezcan los precios de los tiquetes y los usuarios del servicio de transporte aéreo continúen accediendo a las diferentes gamas tarifarias que el esquema de liberalización ofrece, lo cual ha permitido la democratización del transporte aéreo y el surgimiento de aerolíneas de bajo costo. Además, que otros países del mundo su industria en general ha recibido subsidios que Colombia no tiene y que crea también un desequilibrio.

ARTÍCULO 2. ADICIÓNASE UN ARTÍCULO NUEVO A LA LEY 105 DE 1993, EN LOS SIGUIENTES TÉRMINOS:

ARTÍCULO 59A. EL GOBIERNO NACIONAL ADOPTARÁ LA POLÍTICA PÚBLICA DE CIELOS ABIERTOS EN EL TRANSPORTE AÉREO DE COLOMBIA, A EXCEPCIÓN DEL TRÁFICO DE CABOTAJE.

PARÁGRAFO 1. LA NUEVA POLÍTICA PÚBLICA DE CIELOS ABIERTOS HABILITARÁ LA ADOPCIÓN DE LA QUINTA, SEXTA Y SÉPTIMA LIBERTAD AÉREA RECONOCIDA POR LA OACI EN EL TRANSPORTE AÉREO DEL PAÍS.

PARÁGRAFO 2. LA NEGOCIACIÓN DE DERECHOS DE TRÁFICO ESTARÁ SUJETO AL ANÁLISIS PARTICULAR DE CADA CASO Y SIEMPRE SE RESPETARÁ EL PRINCIPIO DE LA LIBRE Y SANA COMPETENCIA, GARANTIZANDO LA PRESTACIÓN PERMANENTE DE SERVICIOS Y PREVIENIENDO PRÁCTICAS DESLEALES O EL ABUSO DE POSICIONES DOMINANTES O MONOPÓLICAS.

Además de reiterar los comentarios del artículo 1, el Proyecto de Ley en comento en su actual estado adolece de mecanismos acerca de reciprocidad, designación de aerolíneas, mecánicas concretas de mercado y diferencias en legislaciones.

Reciprocidad: El Proyecto no contiene ningún requerimiento sobre el acceso recíproco al mercado del otro país, pues parece proponer que Colombia abra de manera unilateral el acceso a su mercado, limitando la capacidad de que empresas colombianas compitan en rutas entre Colombia y países con políticas más restrictivas.

La reciprocidad es considerada un principio universalmente aceptado del derecho internacional, de indispensable aplicación en las relaciones internacionales, en virtud del cual, en ausencia de norma aplicable a una materia, o como complemento a una norma existente, un Estado adopta una determinada conducta en respuesta simétrica a la adoptada por otro Estado.

La reciprocidad es sin duda, un concepto práctico en las relaciones internacionales. En ese sentido es una acción equivalente que depende de una acción o reacción de otro Estado. La equivalencia no requiere ser absoluta para que haya reciprocidad y en algunos casos es imposible determinar si una acción es exactamente equivalente a la otra.

El principio de reciprocidad está contenido en diferentes normas constitucionales: tal es el caso del artículo 226 y 227, en los que se fijan principios rectores de la actividad del Estado y no puede desconocer esta Autoridad como parte integrante del Gobierno Nacional una disposición de rango superior emanada de la Constitución Nacional.

Designación de Aerolíneas: el Proyecto carece mecanismos de designación y revocación de operadores. Por ello mismo, los mecanismos para otorgar los diferentes permisos de operación, así como las condiciones para retirar los mismos en casos de violaciones a

regímenes aerocomerciales y condiciones técnicas relacionadas con la seguridad aérea, no serían claros en el caso de las aerolíneas de países con los cuales no haya mecanismos bilaterales o multilaterales vigentes.

Mecánicas de mercado: Asimismo, el proyecto carece de mecanismos para la regulación de aerolíneas países que tienen restricciones en su mercado aéreo. En el caso de regulaciones de precios, se tendría un problema legal, pues tarifas a ser ofrecidas en Colombia podrían resultar reguladas por una autoridad extranjera. El Proyecto tampoco contempla los mecanismos a seguir si las autoridades extranjeras imponen restricciones de entrada al mercado a los operadores colombianos que limiten su capacidad de competir.

De esta forma, el consumidor y los operadores colombianos se verían afectados negativamente, pues las "nuevas rutas" tendrían poca a nula competencia, al permitir que aerolíneas extranjeras compitan con ventajas que no responden a su eficiencia, sino a restricciones legales.

ARTÍCULO 3. EL GOBIERNO NACIONAL, A TRAVÉS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE, EL MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO, EL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL, BRINDARÁN EL APOYO NECESARIO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE CIELOS ABIERTOS.

Dada la argumentación expuesta, esta Entidad estaría en posibilidad de apoyar iniciativas de aumentos de derechos de tráfico adicionales, evaluándolos e incorporándolos en los instrumentos de transporte aéreo que correspondan.

ARTÍCULO 4. EL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL, PODRÁN IMPLEMENTAR EN CONJUNTO UN SISTEMA DE COMPENSACIÓN A LAS AEROLÍNEAS NACIONALES QUE DEMUESTREN VERSE PERJUDICADAS, SIEMPRE QUE SE GARANTICE EL CORRECTO EJERCICIO DE LOS CIELOS ABIERTOS.

Este artículo le traslada al Gobierno Nacional la potestad de implementar o no mecanismos de compensación a las aerolíneas nacionales siempre y cuando no se afecte el ejercicio de cielos abiertos.

A este respecto es preciso recordar que esta entidad carece de facultades para otorgar subvenciones, este privilegio es del resorte del Gobierno Nacional pero limitado a empresas de transporte aéreo del Estado y no es aplicable a las aerolíneas privadas.

ARTÍCULO 5. LAS COMPETENCIAS Y FACULTADES QUE EN CADA CASO COMPETEN A LOS MINISTERIOS DE RELACIONES EXTERIORES, TRANSPORTE Y LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL, SE MANTIENEN EN SU INTEGRIDAD, ASÍ COMO LAS FORMAS CONTENIDAS EN EL LIBRO V DEL CÓDIGO DE COMERCIO COLOMBIANO Y EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DE

COLOMBIA RAC.

Este asunto ya se encuentra regulado.

ARTÍCULO 6. EL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, EL MINISTERIO DE TRANSPORTE, LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL, EN CADA CASO, AL RATIFICAR Y/O CELEBRAR TRATADOS, CONVENIOS O INSTRUMENTOS INTERNACIONALES A NIVEL BILATERAL, REGIONAL Y MULTILATERAL, DEBERÁN OBSERVAR ESTRICTAMENTE LO DISPUESTO EN LA PRESENTE LEY.

Se reiteran los comentarios del artículo 1.

ARTÍCULO 7. OTORGAR UN PLAZO PERENTORIO DE SEIS (6) MESES A PARTIR DE LA PROMULGACIÓN DE LA PRESENTE LEY A LAS AUTORIDADES MENCIONADAS EN LOS ARTÍCULOS ANTERIORES, CON EL PROPÓSITO DE REALIZAR LA IMPLEMENTACIÓN DE LO AQUÍ PRESCRITO, ASÍ COMO LA SOCIALIZACIÓN ANTE LOS ESTADOS Y ORGANISMOS INTERNACIONALES.

Dicho término perentorio resulta inconveniente considerando que las funciones de dirigir las relaciones internacionales de Colombia y ejercer la facultad reglamentaria son facultades que constitucionalmente están radicadas en cabeza del señor Presidente de la República, en los términos de los numerales 2 y 11 del Artículo 189 de la Constitución Política que prevén:

"Artículo 189. Corresponde al Presidente de la República como Jefe de Estado, Jefe del Gobierno y Suprema Autoridad Administrativa:

- (...)
- 2. Dirigir las relaciones internacionales. Nombrar a los agentes diplomáticos y consulares, recibir a los agentes respectivos y celebrar con otros Estados y entidades de derecho internacional tratados o convenios que se someterán a la aprobación del Congreso.
- 11. Ejercer la potestad reglamentaria, mediante la expedición de los decretos, resoluciones y ordenes necesarios para la cumplida ejecución de las leyes".

Adicionalmente, se debe señalar que para una implementación de lo que aquí se pretende se debe contar también con los otros países y organismos multilaterales no solo en su disposición para hacerlo sino en sus prioridades lo que podría tardar mucho tiempo más y no sería posible cumplir con este término.

ARTÍCULO 8. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. LA PRESENTE LEY RIGE A PARTIR DE SU PROMULGACIÓN Y DEROGA TODAS LAS NORMAS QUE LE SEAN CONTRARIAS

En primer lugar destacamos que aplicando extensivamente las directrices de técnica legislativa, es conveniente que las derogatorias sean expresas, para brindar seguridad jurídica a los operadores jurídicos.

Por otra parte, gentilmente destacamos que los tratados internacionales contienen obligaciones entre dos Estados si son de índole bilateral, o entre varios Estados si son de corte multilateral. Así las cosas, en el supuesto que esta Ley entrara en vigor y derogara todas las disposiciones que le son contrarias, estaría contraviniendo tratados que ya ha suscrito nuestro país en la materia, lo cual generaría condiciones de inseguridad jurídica y posibles sanciones internacionales a Colombia.

Finalmente, deseamos expresar que los lineamientos de política aérea se fijan de manera integral, atendiendo aspectos de conectividad, de desarrollo de la infraestructura, ordenamiento del espacio aéreo, entre muchas variables, pero sobre todo con el fin último de proveer servicios de calidad a los usuarios del transporte aéreo y garantizando el desarrollo de la aviación civil de manera segura y ordenada, lo cual involucra el equilibrio de la industria.

Adicionalmente, consideramos importante un espacio de trabajo conjunto con los equipos legislativos para revisar las proposiciones que puedan ser incorporadas en instrumentos normativos.

Se reitera nuestro interés y compromiso para continuar trabajando por la promoción y desarrollo de los servicios de transporte aéreo internacional, considerando las necesidades de conectividad, el usuario, el comercio internacional, el turismo y por supuesto el desarrollo económico y social del país, mediante condiciones adecuadas para el desarrollo de infraestructuras fiables, sostenibles y resistentes, pero, sin perjuicio de las demás razones esbozadas, no creemos que una política de cielos abiertos sin reciprocidad o al menos sin una equivalencia, sea la solución.

En los anteriores términos damos respuesta a su solicitud. En caso de requerirse, gustosamente atenderemos sus requerimientos adicionales.

Cordialmente,


JUAN CAMILO BEJARANO BEJARANO
Jefe Oficina Asesora Jurídica

Anexo: Comunicación 2023212020002331 Id: 925367 del 9 de febrero de 2023.

Insumos: Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales - Grupo Asuntos Internacionales.

Elaboró: Dra Luisa Fernanda Mora Mora – Asesora Oficina Asesora Jurídica

Revisó: Dra. Margarita Soledad Villarreal Márquez – Coordinadora Grupo Asistencia Legal (A)

Dr. Luis Miguel Huertas Cardozo – Coordinador Grupo Asuntos Internacionales

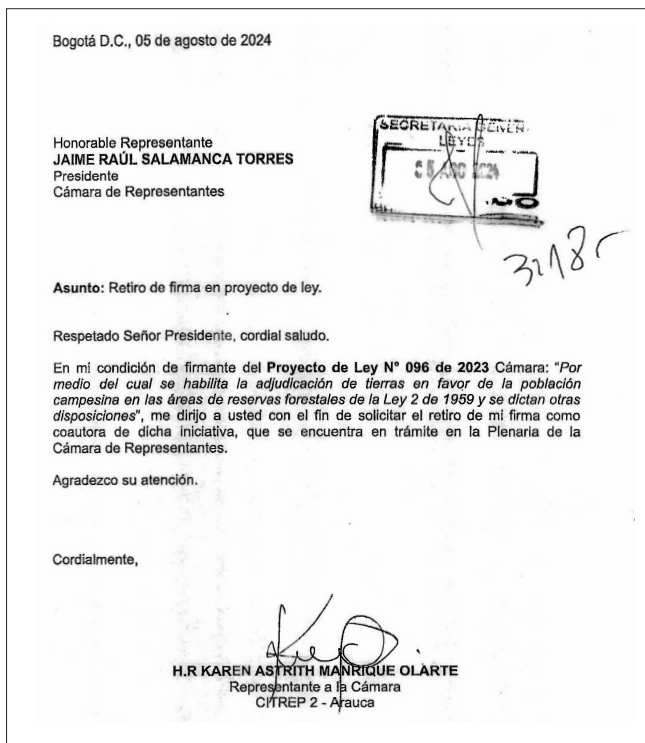
Dra. Lina Marcela Morales Botero – Directora de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales

¹ Este tipo de cláusula es considerada como liberal. Contrasta con la designación por "propiedad sustancial y control efectivo", donde las aerolíneas designadas deben ser propiedad de ciudadanos o empresas del país Designante.

CARTAS DE SOLICITUDES DE RETIRO

CARTA DE SOLICITUD DE RETIRO HONORABLE REPRESENTANTE KAREN ASTRITH MANRIQUE OLARTE PROYECTO DE LEY NÚMERO 096 DE 2023 CÁMARA

por medio del cual se habilita la adjudicación de tierras en favor de la población campesina en las áreas de reservas forestales de la Ley 2 de 1959 y se dictan otras disposiciones.



INFORMES DE OBJECIONES PRESIDENCIALES

INFORME DE OBJECIÓN PRESIDENCIAL PROYECTO DE LEY ORGÁNICA NÚMERO 379 DE 2024 CÁMARA, 281 DE 2024 SENADO

por la cual se adiciona un párrafo al artículo 6° de la Ley 136 de 1994.

<p>Bogotá D.C., agosto de 2024</p> <p>Doctor JOHN JAIRO ROLDÁN AVENDAÑO Primer Vicepresidente Senado de la República</p> <p>Doctor JAIME RAUL SALAMANCA TORRES Presidente Cámara de Representantes</p> <p>SECRETARÍA GENERAL LEYES 4:41 m</p> <p>Referencia: Informe de objeciones presidenciales por inconstitucionalidad al Proyecto de Ley Orgánica No. 281 de 2024 Senado - 379 de 2024 Cámara "Por la cual se adiciona un párrafo al artículo 6° de la Ley 136 de 1994".</p> <p>En cumplimiento a la designación hecha por la Mesa Directiva de la Cámara de Representantes y el Senado de la República, como miembros de la Comisión Accidental designada para evaluar las objeciones presentadas por el señor Presidente Gustavo Petro Urrego al proyecto de Ley de la referencia, nos permitimos rendir informe sobre las mismas.</p> <p>Cordialmente,</p> <p>CARLOS JULIO GONZALEZ VILLA Senador</p> <p>EFRÁIN JOSÉ CEPEDA SARABIA Senador</p> <p>CARLOS ALBERTO CUENCA CHAVEZ Representante a la Cámara ¡QUÉ VIVA LA DEMOCRACIA!</p> <p>Dina Pires 4:48 pm 5/08/2024</p>	<p>KAREN ASTRITH MANRIQUE OLARTE Representante a la Cámara</p> <p>LINA MAMA GARRIDO MARTÍN Representante a la Cámara</p> <p>INFORME DE OBJECIONES PRESIDENCIALES POR INCONSTITUCIONALIDAD AL PROYECTO DE LEY ORGÁNICA No. 281 de 2024 Senado - 379 de 2024 Cámara "Por la cual se adiciona un párrafo al artículo 6° de la Ley 136 de 1994".</p> <p>Por medio del oficio recibido el 31 de julio de 2024, el señor Presidente de la Cámara de Representantes, JAIME RAUL SALAMANCA TORRES, a través del Secretario General de la Corporación, designó a los suscritos congresistas como miembros de la Comisión Accidental para el estudio de las objeciones presidenciales al Proyecto de Ley Orgánica No. 281 de 2024 Senado - 379 de 2024 Cámara "Por la cual se adiciona un párrafo al artículo 6° de la Ley 136 de 1994".</p> <p>De la misma manera, por medio del oficio recibido el 05 de agosto de 2024, el Secretario General del Senado de República, designó a los suscritos senadores como miembros de la comisión.</p> <p>En virtud de la designación hecha, a continuación, presentamos el siguiente informe:</p> <p>I. CONSIDERACIONES PROCEDIMENTALES</p> <p>En primer lugar, hay que precisar la oportunidad de la presentación de las objeciones por parte del Presidente de la República. Conforme al artículo 166 de la Constitución, el Presidente cuenta con 6 días hábiles para objetar proyectos de Ley de un máximo de 20 artículos. De acuerdo con la Corte Constitucional, dicho término empieza a contar a partir del día hábil siguiente a la recepción del proyecto para sanción presidencial. Teniendo en cuenta: (i) que el proyecto de Ley de la referencia fue recibido en el Departamento Administrativo de la Presidencia de la República el 5 de julio de 2024; y que (ii) el precitado proyecto de Ley tiene</p>
--	--

tres (3) artículos, el término para objetar es de seis (06) días hábiles. En la medida en que las Cámaras Legislativas se encuentran en receso, en obediencia a lo previsto en el inciso tercero del artículo 166 de la Constitución Política, el Presidente de la República procede a publicar el proyecto objetado dentro del plazo señalado.

II. ARTÍCULO OBJETADO POR INCONSTITUCIONALIDAD

"**Artículo 1º:** Adiciónese un párrafo al artículo 6º de la Ley 136 de 1994. El artículo 6º de la Ley 136 de 1994 quedará así:
[...].

Parágrafo 7º. Los municipios ciudades capitales de los departamentos ubicados en la Amazonía o en la Orinoquía, por su condición estratégica, estarán facultados para clasificarse como mínimo en la cuarta categoría. En ningún caso los gastos de funcionamiento de dichos municipios podrán superar el ochenta por ciento (80%) de sus ingresos corrientes de libre destinación.

Lo anterior, sin perjuicio de los municipios ciudades capitales de los departamentos ubicados en la Amazonía o en la Orinoquía que cuenten con los rangos de población y los ingresos corrientes de libre destinación anuales requeridos para clasificarse en las categorías 1 a, 2º, 3º o especial.

A partir de la vigencia fiscal siguiente a la aprobación de la presente Ley, el Gobierno nacional **deberá** asignar una partida en las Leyes de Presupuesto General de la Nación para distribuir entre los municipios capitales de Inírida, Leticia, Mitú, Mocoa, Puerto Carreña, San José del Guaviare y Arauca, equivalente a \$34.000 millones a precios de 2024, que tenga como objetivo financiar la inversión y los gastos inherentes al funcionamiento de las competencias definidas en el artículo 78 de la Ley 715 de 2001 o la norma que la modifique, particularmente aquellas en las que estos municipios presentan diferencias plenamente identificadas frente a los demás municipios capitales del país. Esta identificación será definida por los respectivos Ministerios sectoriales en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación.

[...]" (Subraya y negrilla fuera del texto original).

III. CONSIDERACIONES SOBRE LAS OBJECIONES

mediante facultades diferenciadas en cabeza del Congreso y del Gobierno nacional.

En tal sentido, el referido informe concluye que "dada la redacción que quedó incorporada en el texto final aprobado por el Congreso de la República, se considera que el inciso tercero del parágrafo 7º que con el proyecto de Ley se propone incluir al artículo 6º de la Ley 136 de 1994, podría ser contrario a los artículos 150, 154, 346 y 351 Superiores, por desconocer el alcance de las competencias concurrentes que la Constitución estableció para el Congreso y el Gobierno nacional en materia de ordenación del gasto público, al establecer una orden expresa al Gobierno nacional para la inclusión de una partida específica en el Presupuesto General de la Nación. Finalmente, resulta preciso indicar que si bien, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público acompañó este proyecto de Ley durante su respectivo trámite legislativo, tal y como quedó establecido en la ponencia para cuarto debate, la propuesta presentada por esa Cartera respetaba la concurrencia de competencias, en la medida que contenía una autorización al Gobierno nacional para incluir y asignar la partida equivalente a \$34.000 millones de pesos, sin embargo, el Congreso de la República determinó modificar la redacción propuesta. En este sentido al cambiar el verbo "podrá" por "deberá", varió sustancialmente el alcance de la disposición y su viabilidad desde el punto de vista constitucional".

Con las observaciones anteriores, como comisión accidental designada para el estudio de las objeciones presidenciales al Proyecto de Ley Orgánica de la referencia, después de un análisis minucioso consideramos que los argumentos expuestos en el Informe de Objeciones son razonables y pertinentes por lo que debe acogerse la modificación planteada al articulado. La expresión "deberá" en el tercer inciso del parágrafo 7 del proyecto de Ley, desconoce las competencias establecidas en los 150, 154, 346 y 351 de la Constitución Política, y la Sentencia C-570 del 19 de octubre de 2016 de la Corte Constitucional, concernientes a la obligatoriedad de la aceptación escrita del ministro del ramo del Gobierno Nacional para que el Congreso de la República autorice gastos e incorporar partidas en el Presupuesto General de la Nación. En tal sentido, se propone a la Plenaria de la Cámara de Representantes, la aprobación de la modificación del verbo "deberá" por el verbo "podrá" en el tercer inciso del parágrafo 7 del proyecto de Ley en discusión.

El Gobierno Nacional inicia el informe de objeciones expresando que la norma objetada crea un gasto público. Y expresa que "A la luz de la jurisprudencia constitucional, una norma ordena directamente un gasto público cuando aquella busca imponerle al Gobierno la inclusión en el presupuesto de dicha erogación. La Corte ha identificado recientemente dos criterios para determinar si una disposición ordena un gasto. Primero, se debe evaluar si los términos empleados respecto de la inclusión del gasto en el presupuesto son imperativos o facultativos. Segundo, es necesario analizar si el enunciado normativo se expresa en términos generales, de modo que los aspectos puntuales de su aplicación requieran la intervención del Ejecutivo; o si, por el contrario, se trata de enunciados concretos que permiten su desarrollo directo. La norma demandada cumple los dos criterios. Primero, prevé el deber de asignar una partida en las Leyes de Presupuesto General de la Nación. Segundo, contiene un enunciado normativo concreto, a saber: dicha partida se "distribuirá entre los municipios capitales de Inírida, Leticia, Mitú, Mocoa, Puerto Carreño, San José del Guaviare y Arauca, equivalente a \$34.000 millones a precios de 2024, que tenga como objetivo financiar la inversión y los gastos inherentes al funcionamiento de las competencias definidas en el artículo 78 de la Ley 715 de 2001 o la norma que la modifique, particularmente aquellas en las que estos municipios presentan diferencias plenamente identificadas frente a los demás municipios capitales del país. La expresión "deberá" desconoce las competencias establecidas en los artículos 150, 154, 346 y 351 de la Constitución Política, así como el precedente jurisprudencial que la honorable Corte Constitucional ha desarrollado respecto del alcance de las competencias del Congreso de la República y del Gobierno nacional tratándose de la autorización de gastos en una Ley y su incorporación en las partidas del Presupuesto General de la Nación".

El informe de objeciones indica que la expresión "deberá" desconoce las competencias establecidas en los artículos 150, 154, 346 y 351 de la Constitución Política, y la jurisprudencia de la Corte Constitucional, respecto del alcance de las competencias del Congreso de la República y del Gobierno nacional tratándose de la autorización de gastos en una Ley y su incorporación en las partidas del Presupuesto General de la Nación. Y a su vez, que la Corte Constitucional en Sentencia C-570 del 19 de octubre de 2016, ha indicado el Congreso no se encuentra autorizado para dictar una Ley que ordene al Gobierno nacional la inclusión de una partida específica en el Presupuesto General de la Nación. Y, por lo tanto, deduce que el proyecto de Ley de la referencia se encuentra incurso en un vicio de inconstitucionalidad por desconocer el límite de las competencias sobre la planeación y definición del gasto público que la Constitución establece

IV. PROPOSICIÓN

En mérito de lo presentado en el informe, le solicitamos a la Plenaria de la Cámara de Representantes y el Senado de la República:

1. **Aceptar las objeciones** presentadas por el señor Presidente GUSTAVO PETRO URRREGO en el Proyecto de Ley Orgánica No. 281 de 2024 Senado - 379 de 2024 Cámara "Por la cual se adiciona un párrafo al artículo 6º de la Ley 136 de 1994".
2. **Aprobar el texto propuesto con la modificación** al artículo 1º del Proyecto de Ley Orgánica No. 281 de 2024 Senado - 379 de 2024 Cámara "Por la cual se adiciona un párrafo al artículo 6º de la Ley 136 de 1994" que se pone a consideración de la plenaria.
3. Una vez finalizado el trámite en las Corporaciones, a través de la Secretaría de la Cámara de Representantes, **remite a la Secretaría Jurídica de la Presidencia de la República** para que en cumplimiento de los artículos 167 de la Constitución Política y 199 de la Ley 5 de 1992, sancione el presente proyecto de Ley.

De los honorables congresistas,


CARLOS JULIO GONZALEZ VILLA
Senador


EFRAÍN JOSÉ CEPEDA SARABIA
Senador


CARLOS ALBERTO CUENCA CHAU
Representante a la Cámara
AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA


KAREN ASTRID MANRIQUE OLARTE
Representante a la Cámara


LINA MARÍA GARRIDO MARTÍN
Representante a la Cámara

TEXTO PROPUESTO CON MODIFICACION AL PROYECTO DE LEY ORGÁNICA NO. 281 DE 2024 SENADO – 379 DE 2024 CÁMARA

"por la cual se adiciona un parágrafo al artículo 6° de la Ley 136 de 1994"

El Congreso de Colombia

DECRETA:

ARTÍCULO 1°. Adiciónese un parágrafo al artículo 6° de la Ley 136 de 1994. El artículo 6° de la Ley 136 de 1994 quedará así:

"Artículo 6°. Categorización de los distritos y municipios. Los distritos y municipios se clasificarán atendiendo su población, ingresos corrientes de libre destinación y situación geográfica. Para efectos de lo previsto en la Ley y los demás normas que expresamente lo dispongan, las categorías serán las siguientes:

I. PRIMER GRUPO (GRANDES MUNICIPIOS)

1. CATEGORÍA ESPECIAL

Población: Superior o igual a los quinientos mil uno (500.001) habitantes.

Ingresos corrientes de libre destinación anuales: Superiores a cuatrocientos mil (400.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

2. PRIMERA CATEGORÍA

Población: Con población comprendida entre cien mil uno (100.001) y quinientos mil (500.000) habitantes.

Ingresos corrientes de libre destinación anuales: Superiores a cien mil (100.000) y hasta de cuatrocientos mil (400.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

II. SEGUNDO GRUPO (MUNICIPIOS INTERMEDIOS)

3. SEGUNDA CATEGORÍA

Población: Con población comprendida entre cincuenta mil uno (50.001) y cien mil (100.000) habitantes.

Ingresos corrientes de libre destinación anuales: Superiores a cincuenta mil (50.000) y hasta de cien mil (100.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

4. TERCERA CATEGORÍA

Población: Con población comprendida entre treinta mil uno (30.001) y cincuenta mil (50.000) habitantes.

Ingresos corrientes de libre destinación anuales: Superiores a treinta mil (30.000) y hasta de cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

5. CUARTA CATEGORÍA

Población: Con población comprendida entre veinte mil uno (20.001) y treinta mil (30.000) habitantes.

Ingresos corrientes de libre destinación anuales: Superiores a veinticinco mil (25.000) y de hasta de treinta mil (30.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

III. TERCER GRUPO (MUNICIPIOS BÁSICOS)

6. QUINTA CATEGORÍA

Población: Con población comprendida entre diez mil uno (10.001) y veinte mil (20.000) habitantes.

Ingresos corrientes de libre destinación anuales: Superiores a quince mil (15.000) y hasta veinticinco mil (25.000) salarios mínimos legales mensuales.

7. SEXTA CATEGORÍA

Población: Población igual o inferior a diez mil (10.000) habitantes.

Ingresos corrientes de libre destinación anuales: No superiores a quince mil (15.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Parágrafo 1°. Los municipios que, de acuerdo con su población, deban clasificarse en una determinada categoría, pero superen el monto de ingresos corrientes de libre destinación anuales señalados en el

presente artículo para la misma, se clasificarán en la categoría inmediatamente superior.

Los municipios cuya población corresponda a una categoría determinada, pero cuyos ingresos corrientes de libre destinación anuales no alcancen el monto señalado en el presente artículo para la misma, se clasificarán en la categoría correspondiente a sus ingresos corrientes de libre destinación anuales.

Parágrafo 2°. Sin perjuicio de la categoría que corresponda según los criterios señalados en el presente artículo, cuando un distrito o municipio destine a gastos de funcionamiento porcentajes superiores a los límites que establece la Ley, se reclasificará en la categoría inmediatamente inferior.

Ningún municipio podrá aumentar o descender más de dos categorías entre un año y el siguiente.

Parágrafo 3°. Los alcaldes determinarán anualmente, mediante decreto expedido antes del treinta y uno (31) de octubre, la categoría en la que se encuentra clasificado para el año siguiente el respectivo distrito o municipio.

Para determinar la categoría, el decreto tendrá como base las certificaciones que expida el Contralor General de la República sobre los ingresos corrientes de libre destinación recaudados efectivamente en la vigencia anterior y sobre la relación porcentual entre los gastos de funcionamiento y los ingresos corrientes de libre destinación de la vigencia inmediatamente anterior, así como la certificación que expida el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) sobre la población para el año anterior.

El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) y el Contralor General de la República remitirán al alcalde la certificación de que trata el presente artículo, a más tardar, el treinta y uno (31) de julio de cada año.

Si el respectivo alcalde no expide el decreto en el término señalado en el presente parágrafo, dicha categorización será fijada por el Contador General de la Nación en el mes de noviembre.

El salario mínimo legal mensual que servirá de base para la conversión de los ingresos, será el que corresponda al mismo año de la vigencia de los Ingresos corrientes de libre destinación determinados en el presente artículo.

Parágrafo 4°. Los municipios de frontera con población superior a setenta mil (70.000) habitantes, por su condición estratégica, se clasificarán como mínimo en la cuarta categoría. En ningún caso los gastos de funcionamiento de dichos municipios podrán superar el ochenta por ciento de sus ingresos corrientes de libre destinación.

Parágrafo 5°. Los municipios pertenecientes a cada uno de los grupos establecidos en el presente artículo tendrán distinto régimen en su organización, gobierno y administración.

Parágrafo 6°. El ejercicio de las atribuciones y funciones voluntarias se hará dentro del marco y los límites fijados por la Ley, según sus capacidades fiscal y administrativa y en el marco de la celebración de contratos plan".

Parágrafo 7°. Los municipios ciudades capitales de los departamentos ubicados en la Amazonía o en la Orinoquía, por su condición estratégica, estarán facultados para clasificarse como mínimo en la cuarta categoría. En ningún caso los gastos de funcionamiento de dichos municipios podrán superar el ochenta por ciento (80%) de sus ingresos corrientes de libre destinación.


Lo anterior, sin perjuicio de los municipios ciudades capitales de los departamentos ubicados en la Amazonía o en la Orinoquía que cuenten con los rangos de población y los ingresos corrientes de libre destinación anuales requeridos para clasificarse en las categorías 1°, 2°, 3° o especial.

A partir de la vigencia fiscal siguiente a la aprobación de la presente Ley, el Gobierno Nacional **deberá podrá** asignar una partida en las Leyes de Presupuesto General de la Nación para distribuir entre los municipios capitales de Inírida, Leticia, Mitú, Mocoa, Puerto Carreño, San José del Guaviare y Arauca, equivalente a \$34.000 millones a precios de 2024, que tenga como objetivo financiar la inversión y los gastos inherentes al funcionamiento de las competencias definidas en el artículo 78 de la Ley 715 de 2001 o la norma que la modifique, particularmente aquellas en las que estos municipios presentan **diferencias plenamente identificadas frente a los demás municipios capitales del país.** Esta identificación será definida por los respectivos ministerios sectoriales en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación.


ARTÍCULO 2°. Vigencia y reglamentación. Esta Ley comenzará a regir a partir de su promulgación y el Gobierno Nacional deberá reglamentarla en un plazo máximo de 90 días contados a partir de su entrada en vigor.

ARTÍCULO 3°. Derogatorias. Se derogan todas las disposiciones que sean contrarias a lo establecido en esta Ley.


De los honorables congresistas,




CARLOS JULIO GONZALEZ VILLA
Senador




EFRAÍN JOSÉ CEPEDA SARABIA
Senador



CARLOS ALBERTO CUENCA CHAUX
Representante a la Cámara



KAREN ASTRITH MANRIQUE OLARTE
Representante a la Cámara



LINA MARÍA GARRIDO MARTÍN
Representante a la Cámara

CONTENIDO

Gaceta número 1099 - Martes, 6 de agosto de 2024

CÁMARA DE REPRESENTANTES	Págs.
CARTAS DE ADHESIÓN	
Carta de adhesión honorable Representante Javier Alexánder Sánchez Reyes al Proyecto de Ley número 064 de 2024 Cámara, por medio de la cual se otorga bonificación al personal administrativo de instituciones educativas públicas ubicadas en zonas de difícil acceso.	1
CARTAS DE COMENTARIOS	
Carta de comentarios Asociación Colombiana de Auxiliares de Vuelo y demás trabajadores de la industria del Sector Aéreo Colombiano (ACAV) - Sindicato de los Trabajadores del Transporte Aéreo Colombiano, Servicios Logística y Conexos (SINTRATAC) Proyecto de Ley número 015 de 2023 Cámara, por medio de la cual se habilita la política pública de cielos abiertos en el transporte aéreo de Colombia y se dictan otras disposiciones.	2
Carta de comentarios Ministerio de Transporte Proyecto de Ley número 015 de 2023 Cámara, por medio de la cual se habilita la Política Pública de cielos abiertos en el transporte Aéreo de Colombia y se dictan otras disposiciones.	2
CARTAS DE SOLICITUDES DE RETIRO	
Carta de solicitud de retiro honorable Representante Karen Astrith Manrique Olarte Proyecto de Ley número 096 de 2023 Cámara, por medio del cual se habilita la adjudicación de tierras en favor de la población campesina en las áreas de reservas forestales de la Ley 2 de 1959 y se dictan otras disposiciones.	5
INFORMES DE OBJECIONES PRESIDENCIALES	
Informe de Objeción Presidencial Proyecto de Ley orgánica número 379 de 2024 Cámara, 281 de 2024 Senado por la cual se adiciona un párrafo al artículo 6° de la ley 136 de 1994.	5