



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XX - N° 231

Bogotá, D. C., miércoles, 4 de mayo de 2011

EDICIÓN DE 16 PÁGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMÓN OTERO DAJUD
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JESÚS ALFONSO RODRÍGUEZ CAMARGO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 220 DE 2011 CÁMARA

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

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El artículo 94 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

“**Artículo 94.** Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Sin perjuicio de disposición especial aplicable, los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos, mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

1. Deberán transitar por la derecha de las vías, a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

2. Durante el recorrido del vehículo, los conductores y sus acompañantes deberán vestir, en todo momento, chalecos o chaquetas reflectantes, de conformidad con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte.

3. Los conductores que transiten en grupo, lo harán uno detrás de otro.

4. No deberán sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.

5. No deberán transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

6. Deberán respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.

7. No deberán adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.

8. Deberán usar las señales manuales detalladas en el artículo 67 de este código.

9. Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de conformidad con lo fijado por el Ministerio de Transporte. El casco de seguridad debe ir sujeto a la barbilla mediante hebillas o trabas que lo aseguren a la cabeza. La no utilización en forma adecuada del casco de seguridad, cuando corresponda, dará lugar a la inmovilización del vehículo. Salvo, en el caso en que el casco de seguridad, sea de aquellos que no requiere de sujetadores en la barbilla, no se inmovilizará el vehículo.

Parágrafo transitorio. Dentro de los treinta (30) días siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá reglamentar las especificaciones técnicas de las prendas reflectantes a que se refiere el numeral 2 del presente artículo”.

Artículo 2°. El artículo 96 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

“**Artículo 96.** Normas especiales para motocicletas, motociclos y mototriciclos. Los conductores de motocicletas, motociclos y mototriciclos, deberán cumplir las siguientes normas especiales:

1. Deberán transitar ocupando un (1) carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 de este Código.

2. Podrán llevar solo un (1) acompañante en su vehículo, observando lo dispuesto en los numerales 2 y 9 del artículo 94 de este Código. Se restringe el tránsito de motocicletas, motociclos y mototriciclos, con acompañantes menores de diez (10) años y/o mujeres en estado de embarazo.

3. Deberán utilizar, de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales y, en todo momento, los espejos retrovisores.

4. Durante todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.

5. El conductor y su acompañante deberán vestir siempre la prenda o chaleco reflectante de que trata el numeral 2 del artículo 94 del presente Código, el cual deberá tener en lugar visible la placa del vehículo.

6. El conductor y su acompañante deberán utilizar siempre en el casco de seguridad, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, el cual deberá tener los caracteres de la placa del vehículo en que se transite, con excepción de los pertenecientes a la Fuerza Pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva Institución.

7. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que representen peligro para los demás usuarios de las vías por las que transitan”.

Artículo 3°. El literal b) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

“b) Será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.

Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.

Conducir un vehículo:

Sin placas o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.

Con placas adulteradas.

Con una sola placa o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.

Con placas falsas.

En estos casos los vehículos serán inmovilizados:

No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo. En ambos casos, el vehículo será inmovilizado.

No pagar el peaje en los sitios establecidos.

Utilizar equipos de sonido a volúmenes que incomoden a los pasajeros de un vehículo de servicio público.

Conducir un vehículo con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, sin portar el permiso respectivo.

Conducir un vehículo con propaganda, publicidad o adhesivos en sus vidrios que obstaculicen la visibilidad.

No respetar las normas establecidas por la autoridad competente para el tránsito de cortejos fúnebres.

No respetar las formaciones de tropas, la marcha de desfiles, procesiones, entierros, filas estudiantiles y las manifestaciones públicas y actividades deportivas, debidamente autorizadas por las autoridades de tránsito.

Remolcar otro vehículo violando lo dispuesto por este código.

Conducir un vehículo de servicio público que no lleve el aviso de tarifas oficiales en condiciones de fácil lectura para los pasajeros o poseer este aviso deteriorado o adulterado.

Permitir que en un vehículo de servicio público para transporte de pasajeros se lleven animales u objetos que incomoden a los pasajeros.

Abandonar un vehículo de servicio público con pasajeros.

Conducir un vehículo de transporte público individual de pasajeros sin cumplir con lo estipulado en el presente código.

Realizar el cargue o descargue de un vehículo en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.

Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte. Además, se le suspenderá la licencia de conducción por el término de tres (3) meses, sin perjuicio de lo que establezcan las autoridades sanitarias.

Lavar vehículos en vía pública, en ríos, en canales, en quebradas, etc.

Llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero.

Llevar niños menores de diez (10) años y/o mujeres en estado de embarazo, como acompañantes en motocicletas, motociclos y mototriciclos”.

Artículo 4°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Autor,

Telésforo Pedraza Ortega,
Honorable Representante
a la Cámara por Bogotá.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Objetivo fundamental del proyecto

El presente Proyecto de ley tiene como objetivo fundamental establecer en el mismo sentido en que lo consagraba el Código Nacional de Transporte Terrestre hasta el año 2009, la obligatoriedad del uso de chalecos o chaquetas reflectantes, sin distinción de condiciones horarias, a todos los conductores y acompañantes (si los hubieren) de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Lo anterior, con miras a reducir la accidentalidad por razones de baja visibilidad que, en ciudades como Bogotá, por las variaciones meteorológicas diarias, constituye un factor esencial en el control de los siniestros.

Como será explicado más adelante, este vacío legal surgió a partir de la aprobación de la Ley 1239 de 2008, cuyo tenor literal eliminó la remisión taxativa a la obligatoriedad del uso de prenda reflectante durante todo el día, situación que condujo al ex Ministro de Transporte, Andrés Uriel Gallego, a emitir una interpretación errónea y restrictiva de la ley, consistente en eliminar la obligatoriedad del uso de prenda reflectante en las horas del día y por ende, desistir de

la sanción administrativa que en el pasado reciente había permitido estimular el uso continuo de este tipo de prendas de seguridad.

Nadie se opone al uso de este tipo de vehículos y mucho menos es nuestro interés, repercutir negativamente en la comodidad de sus usuarios. No obstante, la salvaguarda de la integridad personal y de la vida de quienes conducen a diario las bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, merece particular atención y la disposición de las autoridades públicas, en la medida propia de sus competencias, para aportar de la mejor manera al control y prevención de las contingencias que la realización de dicha actividad entraña, máxime cuando, como se anotó con anterioridad, corresponden a actividades catalogadas, objetivamente, como “peligrosas” en sí mismas.

Como segundo aspecto, pretende el proyecto dejar explícito en la ley que el uso adecuado del casco de seguridad (elemento indispensable para la protección a la vida de quienes se transportan en motocicletas, bicicletas, motociclos, mototriciclos, triciclos, etc.) requiere unas características que le son propias, en defecto de las cuales, no puede cumplir su función a cabalidad.

El tercer aspecto, del presente proyecto se refiere a garantizar la protección de los derechos de los niños y de la mujer durante el embarazo (artículos 43 y 44 de la Constitución Política), en cuanto a la restricción en el tránsito de motocicletas, motociclos y mototriciclos, con acompañantes menores de diez (10) años y/o mujeres en estado de embarazo, con el fin de evitar la vulneración de sus derechos constitucionales, esto es, el derecho a la integridad personal y el derecho a la vida.

En este contexto, es importante mencionar los valiosos aportes con que contribuyeron a enriquecer este proyecto de ley, la Alcaldía Mayor de Bogotá, mediante oficio de fecha 7 de diciembre de 2010, con radicado número 20103560492941, así como la Alcaldía de Medellín, en fecha 6 de octubre de 2010, radicado número 201000407628. En este orden de ideas, la Alcaldía Mayor de Bogotá, presenta un juicio técnico y jurídico, del que cabe destacar, entre otros, en lo relacionado con la accidentalidad en Bogotá D. C., y en el resto del territorio nacional, los balances estadísticos de los años 2009 y 2010, en los que se refleja el escenario real del tránsito de motos, con los siguientes resultados:

“En el ámbito nacional, durante el año 2009, 5.670 personas perdieron la vida en accidentes de tránsito y más de 45.800 resultaron heridas. En Bogotá murieron 528 personas y 12.597 resultaron heridas en eventos de tránsito durante el mismo periodo, de las cuales el 20% y el 25% fueron motociclistas, respectivamente, siendo la segunda cifra más representativa para los dos casos”.

Como complemento a la anterior información, a su vez, indican en cuanto a la accidentalidad de la población infantil en las motos, que:

“Los menores de edad se encuentran expuestos a un mayor grado de vulnerabilidad en caso de accidentes en motocicletas, mototriciclos, cuatrimotos, motociclos, ciclomotores y motocarros, vehículos

que por sus características no poseen sistemas de absorción de impactos que permitan reducir el riesgo de lesiones o fallecimiento a sus ocupantes”.

Por su parte, la Alcaldía de Medellín apoya esta iniciativa legislativa, realizando algunas precisiones, dentro de las cuales es pertinente citar, con el siguiente tenor literal: *“Hemos sostenido desde tiempo atrás que la exigencia de la utilización de los elementos de protección y seguridad vial, cuando se transita, entre los que se cuenta el chaleco reflectante, para los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos, es una medida de tránsito, que no solamente ayuda a la movilidad, sino que igualmente sirve para disminuir la accidentalidad y los índices de delincuencia en el país. Ello fundamentados, entre otros principios, de la plena identificación, y la seguridad vial “Ver y ser visto”, porque de manera acertada permite la coherencia o concordancia entre las personas que se transportan (Conductor y acompañante) el vehículo y los demás individuos que también toman parte en el tránsito (artículo 55 del Código Nacional de Tránsito)”.*

II. Antecedentes

La conducción de vehículos automotores ha sido considerada como “actividad peligrosa” en razón a los riesgos que entraña la necesaria confluencia del buen funcionamiento de factores mecánicos y aptitudes humanas en el manejo de elementos potencialmente dañinos, en aras de evitar la vulneración a bienes jurídicos tutelados por nuestro ordenamiento jurídico. El patrimonio económico, la integridad personal, la salud e incluso, la vida se encuentran en situación de vulnerabilidad tanto ante la propia conducción, como en los eventos en que los terceros que intervienen en la órbita personal, son quienes desarrollan dicha actividad. Por esta razón, de antaño las autoridades competentes, se han esmerado por establecer condiciones adecuadas bajo las cuales es legítimo para las personas, poner en funcionamiento sus vehículos, so pena de incurrir en sanciones de diversa índole (asistencia a cursos, multas, inmovilización del automotor, etc.).

Así las cosas, la exigencia del cinturón de seguridad ajustado en los carros, la obligación de encender las luces a cualquier hora del día por parte de quien se movilice en las carreteras del país, la imperativa utilización del casco de seguridad al transportarse en motocicletas, son solo algunos ejemplos de medidas normativas que han estado dirigidas a hacer menos gravosos los efectos de la materialización de los riesgos relacionados de manera inescindible con la operación y puesta en marcha de los vehículos.

Si bien como se expresó, la conducción es en sí misma “peligrosa”, la naturaleza específica de cada automotor y sus características técnicas representan un mayor o menor nivel de exposición a las contingencias, que al Estado le corresponde contrarrestar, por medio de sus autoridades competentes. Las bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos constituyen una categoría de vehículos (motorizados o de impulso manual) de alta peligrosidad, tal como se puede deducir de una simple observación a las estadísticas de accidentalidad que indican que, tan solo en la capital de la República, “cada mes,

al menos 400 personas que viajan en motos sufren accidentes en la ciudad¹.

En atención a la experiencia internacional y teniendo en cuenta las alarmantes cifras de accidentalidad de los conductores de este tipo de vehículos, los chalecos y prendas reflectantes han sido implementados como uno de los elementos de seguridad exigidos en nuestro país, de manera imperativa, para la conducción de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos ya que con estos, se busca hacer frente a uno de los factores que constituyen una de las principales fuentes de accidentes de tránsito, esta es, la baja visibilidad en las vías.

A más de lo anterior, en estos momentos nos encontramos ante un enorme aumento de la inseguridad en las ciudades, cuyo aumento se ha incubado en buena parte por los fuertes vacíos legales existentes, circunstancia que es aprovechada por la delincuencia para tejer sus estrategias delictivas.

Sin perjuicio de lo anterior, las condiciones en las cuales se presenta dicha exigencia han sido variables desde la entrada en vigencia del Código Nacional de Transporte Terrestre (Ley 769 de 2002) hasta nuestros días. La modificación más significativa en la materia se produjo con la expedición de la Ley 1239 de 2008, la cual modificó parcialmente en Código mencionado. Resaltamos en esta oportunidad, la disposición consagrada en el artículo 3 de la Ley 1239 de 2008, que modifica el artículo 96 del Código Nacional de Transporte Terrestre, en los siguientes términos:

| Norma contenida en el Código Nacional de Transporte Terrestre | Norma contenida en la ley 1239 de 2008 (Modificación) |
|--|--|
| <p>“Artículo 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <p>1. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y elementos de seguridad.</p> <p>2. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales.</p> <p>3. Cuando transiten por las vías de uso público deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.</p> | <p>Artículo 3°. El artículo 96 de la Ley 769 quedará así:</p> <p>“Artículo 96. Normas Específicas para Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <p>1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código.</p> <p>2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.</p> <p>3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.</p> <p>4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.</p> |

¹ “Cada mes se accidentan 400 motociclistas en las vías de la capital de la República” en Portafolio. El documento puede consultarse en: http://www.portafolio.com.co/seguros/seguros_automoviles/ARTICULO-WEB-NOTA_INTERIOR_PORTA-6290549.html. Información obtenida el 25 de julio de 2010.

| Norma contenida en el Código Nacional de Transporte Terrestre | Norma contenida en la ley 1239 de 2008 (Modificación) |
|---|---|
| <p>4. El conductor deberá portar siempre chaleco reflectivo identificado con el número de la placa del vehículo en que se transite”.</p> | <p>5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre en el casco, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, el número de la placa del vehículo en que se transite, con excepción de los pertenecientes a la fuerza pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva institución.</p> <p>6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías.”</p> |

Tal como puede observarse de la normatividad citada, es claro que la norma contenida en el Código original establecía la obligación de portar en todo momento el chaleco reflectante que contenga el número de la placa del vehículo en que se transporta el conductor. Por el contrario, la disposición que integra el cuerpo de la Ley 1239 de 2008, que modifica de manera expresa el artículo 96 del Código Nacional de Transporte Terrestre, no consagra de manera taxativa la exigencia permanente del chaleco, operando entonces como condiciones exigibles sobre el particular, únicamente, las que constan en el artículo 94 del plurimencionado Código, es decir, “*los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa*”.

Es menester mencionar que, aun con la entrada en vigencia de la Ley 1239 de 2008, las autoridades de tránsito al igual que los conductores mismos, conservaron la convicción de la exigencia normativa de la utilización permanente del chaleco reflectante, llevando a los agentes de policía a imponer las respectivas sanciones a quienes pasaran por alto la “prescripción”. La ambigüedad de las disposiciones aplicables y la ausencia de obligación de portar la prenda reflectante durante todo el día, quedaron definidas en la circular 20104000226291 de fecha 21 de junio de 2010, en donde el entonces Ministro de Transporte Andrés Uriel Gallego impartió instrucciones al General Rodolfo Palomino respecto de la exigencia del uso de prendas reflectantes, en los siguientes términos:

“Sobre el particular, respetuosamente me permito indicarle que debe darse cumplimiento a lo dispuesto por la Ley 769 de 2002, modificada en el aspecto aquí consultado, por la ley 1239 de 2008, tal y como lo establece el oficio 20101340201101 emitido por la Oficina Asesora de Jurídica por usted consultado:

“(…) de lo antes transcrito fácil es concluir que en caso objeto de análisis, tanto el conductor de la motocicleta como el acompañante si lo hubiere, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 94 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual consagra las normas generales entre otros vehículos, para las motocicletas, dentro de las que se encuentra aquella que establece que los conductores de los ti-

pos de vehículos allí mencionados y sus acompañantes, deberán vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación, (sic) que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 06:00 del día siguiente, y siempre que la velocidad sea escasa (...).

De conformidad con la respuesta dada a la pregunta anterior, las autoridades de tránsito competentes no deberán imponer comparendos, multas y mucho menos sanciones, al conductor de motocicleta que transite sin el chaleco o chaqueta reflectiva en las horas comprendidas entre las 06:01 a.m. y las 17:59 p.m., salvo que la velocidad sea escasa dentro del perímetro en comento (...)."

Con lo anterior, quedó claramente establecido que la obligación de vestir las prendas reflectantes, por parte de los conductores de motocicletas, motociclos y mototriciclos se ciñe, exclusivamente, a lo preceptuado en el artículo 94 del Código Nacional de Transporte Terrestre, es decir, sólo será sancionable el hecho de no portar el chaleco o chaqueta reflectante, cuando el tránsito en el vehículo se lleve a cabo entre las 6:00 p.m. y las 6:00 a.m. del día siguiente o cuando se presenten condiciones de escasa visibilidad, por mérito de la errónea interpretación de la norma en comento.

Nuestro país no puede ser ajeno a las tendencias internacionales en materia de seguridad. Países como Estados Unidos², Canadá³, Australia⁴, Argentina⁵, entre otros, han incorporado a sus ordenamientos jurídicos, exigencias de porte de prendas reflectantes bajo específicas condiciones técnicas, por la evidencia en la disminución de la accidentalidad, ante la mayor visibilidad que brindan tales elementos, a cualquier hora del día.

Esta interpretación errónea de la disposición legal, así como la necesidad imperiosa de proteger la vida y la integridad física de los motociclistas, sus acompañantes y en general de todas las personas sobre quienes ejerza influencia la actividad peligrosa de la conducción en las vías de nuestro país, nos han motivado para poner a consideración de los Honorables Congressistas, esta iniciativa legislativa.

Con base en lo anterior, ilustramos las modificaciones al Código Nacional de Transporte Terrestre (Ley 769 de 2002), en la siguiente tabla a doble columna:

| Norma Original del Código Nacional de Transporte Terrestre | Norma Contenida en el Proyecto |
|--|---|
| " Artículo 94. Normas Generales para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos estarán sujetos a las siguientes normas: | " Artículo 94. Normas Generales para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Sin perjuicio de disposición especial aplicable, los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos, mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas: |

² Norma Nacional de Indumentaria de Alta Visibilidad ANSI/ISEA 207. Esta norma agrupa por categorías a aquellas personas cuya escasa visibilidad las hace vulnerables a accidentes: equipos de izaje, vías de ferrocarril, personal aeroportuario, personal de parqueaderos, transportadores de basuras y reciclado, etc.

³ Norma CSA Z 96.

⁴ Norma AS – NZS 1.906.4.

⁵ Resolución 1.187 de 2009 del Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros.

| Norma Original del Código Nacional de Transporte Terrestre | Norma Contenida en el Proyecto |
|---|---|
| <p><i>Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.</i></p> <p><i>Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.</i></p> <p><i>Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.</i></p> <p><i>No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.</i></p> <p><i>No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.</i></p> <p><i>Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.</i></p> <p><i>No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.</i></p> <p><i>Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.</i></p> <p><i>Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte. La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo."</i></p> | <p>1. <i>Deberán transitar por la derecha de las vías, a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.</i></p> <p>2. <i>Durante el recorrido del vehículo, los conductores y sus acompañantes deberán vestir, en todo momento, chalecos o chaquetas reflectantes, de conformidad con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte.</i></p> <p>3. <i>Los conductores que transiten en grupo, lo harán uno detrás de otro.</i></p> <p>4. <i>No deberán sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.</i></p> <p>5. <i>No deberán transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.</i></p> <p>6. <i>Deberán respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.</i></p> <p>7. <i>No deberán adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.</i></p> <p>8. <i>Deberán usar las señales manuales detalladas en el artículo 67 de este código.</i></p> <p>9. <i>Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de conformidad con lo fijado por el Ministerio de Transporte. El casco de seguridad debe ir sujeto a la barbilla mediante hebillas o trabas que lo aseguren a la cabeza. La no utilización en forma adecuada del casco de seguridad, cuando corresponda, dará lugar a la inmovilización del vehículo. <u>Salvo, en el caso en que el casco de seguridad, sea de aquellos que no requiere de sujetadores en la barbilla, no se inmovilizará el vehículo.</u></i></p> <p>Parágrafo Transitorio. <i>Dentro de los treinta (30) días siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Ministerio de Transporte deberá reglamentar las especificaciones técnicas de las prendas reflectantes a que se refiere el numeral 2 del presente artículo."</i></p> |
| " Artículo 96. Normas Específicas para Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas: | " Artículo 96. Normas Especiales para Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Los conductores de motocicletas, motociclos y mototriciclos, deberán cumplir las siguientes normas especiales: |

| Norma Original del Código Nacional de Transporte Terrestre | Norma Contenida en el Proyecto | Norma Original del Código Nacional de Transporte Terrestre | Norma Contenida en el Proyecto |
|---|--|--|---|
| <p>1. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, <u>el cual también deberá utilizar casco y elementos de seguridad.</u></p> <p>2. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales.</p> <p>3. Cuando transiten por las vías de uso público deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.</p> <p>4. El conductor deberá portar siempre <u>chaleco reflectivo identificado con el número de la placa del vehículo en que se transite.</u></p> | <p>1. <u>Deberán transitar ocupando un (1) carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 de este Código.</u></p> <p>2. Podrán llevar <u>solo un (1) acompañante en su vehículo, observando lo dispuesto en los numerales 2 y 9 del artículo 94 de este Código. Se restringe el tránsito de motocicletas, motocicletas y mototriciclos, con acompañantes menores de diez (10) años y/o mujeres en estado de embarazo.</u></p> <p>3. Deberán utilizar, de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales y <u>en todo momento, los espejos retrovisores.</u></p> <p>4. <u>Durante todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.</u></p> <p>5. El conductor y su acompañante deberán vestir siempre la prenda o chaleco reflectante de que trata el numeral 2 del artículo 94 del presente Código, el cual deberá tener en lugar visible la placa del vehículo.</p> <p>6. <u>El conductor y su acompañante deberán utilizar siempre en el casco de seguridad, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, el cual deberá tener los caracteres de la placa del vehículo en que se transite, con excepción de los pertenecientes a la fuerza pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva Institución.</u></p> <p>7. <u>No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que representen peligro para los demás usuarios de las vías por las que transitan.”.</u></p> | <p>No pagar el peaje en los sitios establecidos.</p> <p>Utilizar equipos de sonido a volúmenes que incomoden a los pasajeros de un vehículo de servicio público.</p> <p>Conducir un vehículo con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, sin portar el permiso respectivo.</p> <p>Conducir un vehículo con propaganda, publicidad o adhesivos en sus vidrios que obstaculicen la visibilidad.</p> <p>No respetar las normas establecidas por la autoridad competente para el tránsito de cortejos fúnebres.</p> <p>No respetar las formaciones de tropas, la marcha de desfiles, procesiones, entierros, filas estudiantiles y las manifestaciones públicas y actividades deportivas, debidamente autorizadas por las autoridades de tránsito.</p> <p>Remolcar otro vehículo violando lo dispuesto por este código.</p> <p>Conducir un vehículo de servicio público que no lleve el aviso de tarifas oficiales en condiciones de fácil lectura para los pasajeros o poseer este aviso deteriorado o adulterado.</p> <p>Permitir que en un vehículo de servicio público para transporte de pasajeros se lleven animales u objetos que incomoden a los pasajeros.</p> <p>Abandonar un vehículo de servicio público con pasajeros.</p> <p>Conducir un vehículo de transporte público individual de pasajeros sin cumplir con lo estipulado en el presente código.</p> <p>Realizar el cargue o descargue de un vehículo en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.</p> <p>Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corrruptibles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte. Además, se le suspenderá la licencia de conducción por el término de tres (3) meses, sin perjuicio de lo que establezcan las autoridades sanitarias.</p> <p>Lavar vehículos en vía pública, en ríos, en canales, en quebradas, etc.</p> <p>Llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero.</p> | <p>No pagar el peaje en los sitios establecidos.</p> <p>Utilizar equipos de sonido a volúmenes que incomoden a los pasajeros de un vehículo de servicio público.</p> <p>Conducir un vehículo con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, sin portar el permiso respectivo.</p> <p>Conducir un vehículo con propaganda, publicidad o adhesivos en sus vidrios que obstaculicen la visibilidad.</p> <p>No respetar las normas establecidas por la autoridad competente para el tránsito de cortejos fúnebres.</p> <p>No respetar las formaciones de tropas, la marcha de desfiles, procesiones, entierros, filas estudiantiles y las manifestaciones públicas y actividades deportivas, debidamente autorizadas por las autoridades de tránsito.</p> <p>Remolcar otro vehículo violando lo dispuesto por este código.</p> <p>Conducir un vehículo de servicio público que no lleve el aviso de tarifas oficiales en condiciones de fácil lectura para los pasajeros o poseer este aviso deteriorado o adulterado.</p> <p>Permitir que en un vehículo de servicio público para transporte de pasajeros se lleven animales u objetos que incomoden a los pasajeros.</p> <p>Abandonar un vehículo de servicio público con pasajeros.</p> <p>Conducir un vehículo de transporte público individual de pasajeros sin cumplir con lo estipulado en el presente código.</p> <p>Realizar el cargue o descargue de un vehículo en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.</p> <p>Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corrruptibles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte. Además, se le suspenderá la licencia de conducción por el término de tres (3) meses, sin perjuicio de lo que establezcan las autoridades sanitarias.</p> <p>Lavar vehículos en vía pública, en ríos, en canales, en quebradas, etc.</p> <p>Llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero.</p> <p><u>Llevar niños menores de diez (10) años y/o mujeres en estado de embarazo, como acompañantes en motocicletas, motocicletas y mototriciclos.”.</u></p> |
| <p>Literal b) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002: “b) Será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción. Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida. Conducir un vehículo: Sin placas, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito. Con placas adulteradas. Con una sola placa, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito. Con placas falsas. En estos casos los vehículos serán inmovilizados: No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo. En ambos casos, el vehículo será inmovilizado.</p> | <p>El literal b) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, quedará así: “b) Será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción. Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida. Conducir un vehículo: Sin placas, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito. Con placas adulteradas. Con una sola placa, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito. Con placas falsas. En estos casos los vehículos serán inmovilizados: No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo. En ambos casos, el vehículo será inmovilizado.</p> | | |

3. Conclusiones

A través de la presente, como lo hemos manifestado previamente, se pretende proteger la integridad física, la vida, el patrimonio económico entre otros derechos, de los motociclistas, así como de todas las demás personas que se encuentran bajo la influencia del ejercicio de esta actividad (conductores de otros vehículos, peatones, agentes de tránsito, etc.).

Sin embargo, las implicaciones de este proyecto no solamente se circunscriben a este aspecto, también fluye patente la posibilidad de cerrar el campo de acción a los delincuentes que se valen de este tipo de vehículos para cometer sus delitos, pues al estar plenamente identificado el conductor y su acompañante (si lo hubiere) con el vehículo a través del chaleco reflectante y el casco de seguridad donde se debe consignar el número de la placa de la motocicleta, se desestima la comisión de esta suerte de conductas.

Según cifras estadísticas comparativas del periodo comprendido entre los años 2002 a 2008, se logró establecer que el robo de motocicletas descendió aproximadamente en un 40% a partir de la entrada en vigencia de la obligatoriedad de uso del chaleco reflectante con el número de placa. Adicionalmente, es importante que de parte del Congreso se emitan leyes que permitan conjurar los puntos débiles de la seguridad ciudadana, ahora más que nunca cuando la delincuencia y la inseguridad en las calles han tomado unos tintes dramáticos.

En síntesis, consideramos que esta ley, además de cumplir con su finalidad esencial como es la de brindarle seguridad a los conductores de esta clase de vehículos, también se ocupa de organizar otra serie de aspectos importantes de la movilidad y de la seguridad ciudadana, temas que como se dijo, definitivamente requieren una urgente reglamentación, tal como lo proponemos en el presente proyecto de ley.

Así las cosas, dejamos plasmados en líneas precedentes de esta Exposición de Motivos las razones por las cuales consideramos que a partir de la aprobación de este Proyecto de Ley, el Código Nacional de Transporte Terrestre (Ley 769 de 2002) deberá incorporar a su articulado, normas que permitan evitar la ocurrencia o, al menos, los efectos de los siniestros devenidos por la conducción de automotores, implementando las medidas de seguridad necesarias para que las consecuencias ante los accidentes sean las mínimas posibles, sin implicar incomodidades ni costos desproporcionados al conductor y acompañante del mismo.

El autor,

Telésforo Pedraza Ortega,
Honorable Representante
a la Cámara por Bogotá.

CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 3 de mayo del año 2011 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 220, con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante *Telésforo Pedraza Ortega*.

El Secretario General,

Jesús Alfonso Rodríguez Camargo.

PROYECTO DE LEY NÚMERO 221 DE 2011 CÁMARA

por medio de la cual se reglamenta lo relativo al aseguramiento previo, requisitos y exigencias que se deben cumplir para la utilización y operación de los equipos y elementos de izaje, así como las condiciones de experiencia y capacitación exigidas a los operadores de los mismos.

Artículo 1°. *Objeto de la ley.* La presente ley tiene por objeto la reglamentación para la utilización de equipos y elementos de izaje y las condiciones de capacitación y experiencia exigidas a los operadores de esta maquinaria, debido al gran riesgo social que tal oficio implica. Para los efectos de esta ley se entenderán como equipos de izaje, entre otros, los siguientes:

1. Puente grúas, monorrieles, brazos pescantes y grúas de pedestal.
2. Grúas móviles
3. Grúas de brazo articulado
4. Torres grúas
5. Grúas pórtico
6. Tractores con equipo de izaje en el costado

Como Elementos de izaje, entre otros, los siguientes:

1. Grilletes
2. Ganchos
3. Eslingas (cable de acero, cadena y sintéticas)
4. Grapas
5. Anillos de unión
6. Cáncamos
7. Tensores
8. Poleas, entre otros.

Artículo 2°. *Definiciones.* Para los efectos de esta ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

1. **Aparejador:** Es la persona que tiene conocimiento y autorización para colocar la carga en los equipos de izaje.

2. **Brazo articulado:** Equipo de izaje mecánico o hidráulico de partes articuladas, montado sobre camión para izamiento de cargas.

3. **Cáncamos:** Tornillo en forma de anillo para levantar cargas pequeñas.

4. **Cabrestante:** Tambor vertical con cable enrollado para mover cargas (winche vertical).

5. **Cangilones:** Recipientes para transporte de material.

6. **Cargadores:** Equipo mecánico para izar carga liviana.

7. **Cucharón de gajos:** Dispositivo con varios ramales para movimiento de tierra.

8. **Elementos de izaje:** Accesorios utilizados para el aparejamiento y levantamiento de cargas.

9. **Equipos de izaje:** Maquinaria utilizada para el levantamiento de cargas.

10. **Eslinga:** Elemento en nylon, acero o cadena utilizado para el amarre e izamiento de cargas.

11. **Estrobo:** Dispositivo compuesto por varias eslingas.

12. **Grúa:** Aparato de elevación de funcionamiento discontinuo destinado a elevar y distribuir, en el espacio, las cargas suspendidas de un gancho o de cualquier otro accesorio de aprehensión.

13. **Grúas móviles:** Equipo de izaje mecánico o hidráulico utilizado para el levantamiento de cargas. Grúas que se pueden transportar o auto transportar.

14. **Grúas pórtico:** Equipo de izaje de estructura metálica en forma de pórtico compuesto por una viga puente y/o monorriel, un polipasto o diferencial utilizado para el levantamiento y movimiento de cargas, especialmente utilizado en los puertos marinos.

15. **Malacate:** Tambor con cable enrollado para mover cargas mediante un motor mecánico.

16. **Plataformas de personal:** Equipo para izaje de personas.

17. **Montacargas/Cargador:** Equipo de izaje, vehículo hidráulico mecánico o eléctrico dotado con uñas horquillas o balde, para levantamiento y desplazamiento de cargas pequeñas.

18. **Pateclas:** Conjunto o arreglo de poleas para elevación de cargas.

19. **Oshas:** Norma Norteamericana que da los requisitos para que una organización implemente un sistema de seguridad y salud ocupacional.

20. **Operador de equipos de izaje:** Es la persona que tiene conocimiento y autorización para operar los equipos de izaje.

21. **Puente grúa:** Equipo de izaje mecánico, electromecánico compuesto por una viga puente, una viga carrilera y un carro que soporta la diferencial, para el izamiento de carga en plantas o puertos.

22. **Roldana:** Polea para el izamiento de cargas.

23. **Señalero:** Es la persona física que tiene conocimiento, experiencia y autorización para dirigir los movimientos de los equipos de izaje en contacto y comunicación directa con el operador del equipo.

24. **Sideboom:** Grúa de pluma lateral para alzar o levantar tubería.

25. **Shut Down:** Parada o equipo desenergizado fuera de operación.

26. **Polipastos:** Equipo o diferenciales para izar cargas.

27. **Torre grúas:** Torre fija en la base con pluma y contra-pluma que gira en los 360 grados para el movimiento de cargas.

28. **Winche:** Tambor giratorio con cable enrollado para mover cargas.

Artículo 3°. *Autoridad Competente.* Se designa como autoridades competentes para efectos de llevar a cabo las funciones de inspección y vigilancia al Ministerio de Transporte y al Ministerio de la Protección Social, según sus competencias.

Artículo 4°. *Inspección y la Vigilancia.* Para el efectivo cumplimiento de esta Ley, el Estado velará por que se ejerza inspección y vigilancia de manera integral sobre los tres factores que influyen en la operación segura de izajes: Equipos de Izaje, Elementos de Izaje y Competencias del personal. Para tal efecto el Ministerio de Transporte, el Ministerio de la Protección Social o un organismo designado por estos, cumplirá las funciones de inspección y vi-

gilancia, el organismo designado debe cumplir como mínimo los siguientes requisitos:

Acreditación como organismo de inspección bajo las leyes del Estado colombiano.

a) Certificado ISO 9001 con el alcance para inspeccionar equipos y elementos de izaje así como calificación de competencias del personal que opera equipos y elementos de izaje.

b) Certificado OHSAS 18001 con el alcance para inspeccionar equipos y elementos de izaje así como calificación de competencias del personal que opera equipos y elementos de izaje.

Artículo 5°. *Seguro de Funcionamiento.* Para garantizar el seguro de funcionamiento de los equipos de izaje, el Estado exigirá:

a) Un registro de aceptación de un ente estatal o una entidad u organismo de inspección debidamente acreditado o autorizado por la autoridad competente según el artículo 4°, para inspeccionar y establecer el cumplimiento de los equipos de izaje con estándares internacionales o normas nacionales equivalentes.

b) Registros de mantenimientos realizados.

c) Registros de las inspecciones realizadas; inspecciones frecuentes (diarias y mensuales) realizadas por parte del dueño del equipo o persona designada, e inspecciones periódicas (como mínimo una vez al año) por parte de un ente estatal o una entidad u organismo de inspección debidamente acreditado o autorizado por la autoridad competente.

d) Tablas de capacidad en español para el caso de las grúas móviles o identificación de la capacidad del equipo declarado por el fabricante del mismo.

e) Registros de calibración aplicables.

f) Documentos de fabricación de equipos de izaje estructurales, en donde se contemple el diseño, certificados de calidad de los materiales empleados, controles de calidad realizados durante la construcción y pruebas de carga realizados antes de poner el equipo en operación.

Las inspecciones realizadas a los equipos se deben realizar con los equipos desenergizados y fuera de funcionamiento para evaluar el buen estado de sus diferentes componentes, e igualmente se deben realizar pruebas operacionales con y sin carga que evalúen la operatividad de los sistemas.

El criterio de aceptación del equipo, debe estar basado en las óptimas condiciones de los componentes vitales, que no afecten la capacidad nominal ni su estabilidad, establecida en su tabla de capacidades, suministrada por el fabricante de la misma.

El registro de aceptación emitido no exime al dueño y/u operador del cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias relacionadas con los requisitos de seguridad para operación y manutención del equipo, ni ampara, bajo ninguna circunstancia la responsabilidad derivada del uso del equipo, por lo que los daños causados serán reparados por el dueño y/u operador conforme a lo establecido por el artículo 2341 del Código Civil o según lo previsto por el artículo 94 y siguientes del Código Penal, según corresponda.

Artículo 6°. *Inspección a los Equipos.* Las inspecciones periódicas realizadas al equipo deben ser realizadas por lo menos una vez cada 12 meses, sin

embargo pueden ser realizadas a intervalos menores de un año dependiendo de la severidad del servicio, horas efectivas de operación en el día y condiciones ambientales en las cuales opere el equipo, el registro de aceptación expedido es evidencia del cumplimiento de los requisitos estipulados en las normas internacionales de referencia o normas nacionales equivalentes y da constancia que al momento de la inspección del equipo este presenta condiciones estructurales y operativas adecuadas para un trabajo seguro dentro de los rangos y criterios establecidos en el manual del fabricante; sin embargo, este registro pierde validez si:

- a) se presentan o encuentran posteriormente defectos críticos que afecten la seguridad de las operaciones
- b) se violan los rangos de trabajo establecidos por el fabricante del equipo.
- c) la realización de reparaciones mayores al equipo que se relacionen con su estructura o cambio de elementos principales, lo que obliga al dueño o usuario del equipo a realizar una inspección que contemple los ítems que cubren una inspección periódica establecidos en la norma aplicable, la cual debe ser realizada por un ente estatal o una entidad u organismo de inspección debidamente acreditado o autorizado por la autoridad competente para tal fin.
- d) se realizan alteraciones al diseño original del equipo.
- e) omisión de las inspecciones periódicas y/o pre-operacionales del equipo.
- f) la no realización del mantenimiento requerido por el equipo de acuerdo con las instrucciones que al respecto haya dado el fabricante; o el reemplazo de componentes que no corresponden a lo establecido en el diseño original del equipo o según lo especificado por el fabricante, casos en los que el equipo deberá ser sometido nuevamente a todo el proceso de inspección.

Artículo 7°. Responsabilidad. El dueño del equipo debe hacerse responsable, conforme a lo establecido por el artículo 2341 del Código Civil o según lo previsto por el artículo 94 y siguientes del Código Penal, según corresponda, por los daños y/o perjuicios que se causen al personal del dueño o usuario del equipo, terceros o bienes de cualquier naturaleza, cuando estos se presenten por:

- a) Utilización y manipulación del equipo por personal no autorizado ni competente.
- b) Por indebido funcionamiento del equipo en caso de no acatar las recomendaciones de uso del fabricante.
- c) Operación del equipo sin los dispositivos operacionales, de seguridad y/o componentes requeridos por el fabricante para la correcta operación del equipo.
- d) No acatamiento de las recomendaciones e instrucciones realizadas por el fabricante y por el ente estatal o entidad u organismo de inspección debidamente acreditado o autorizado por la autoridad competente antes y después de la inspección, con respecto al uso, funcionamiento, mantenimiento e inspecciones frecuentes (pre-operacionales, diarias y/o mensuales) y periódicas del equipo.

e) Utilización del equipo en terrenos no aptos ni aprobados para operar según instrucciones del fabricante, dependiendo el modelo y el servicio a prestar por este.

f) Alteraciones al diseño original del equipo o elementos no instalados en debida forma según indicaciones realizadas por el fabricante.

g) Reparaciones al equipo por personal no capacitado/apto para ello, sin utilizar los procedimientos, materiales y repuestos requeridos o sin acatar los estándares y procedimientos establecidos por el fabricante.

h) En caso de fuerza mayor y/o caso fortuito.

i) Por hecho de un tercero que genere daño al equipo, al personal, a terceros y/o a bienes de cualquier naturaleza.

j) Omisión de las inspecciones frecuentes, periódicas y/o pre-operacionales del equipo según especificaciones realizadas por el fabricante o lo recomendado por el ente estatal o una entidad u organismo de inspección debidamente acreditado o autorizado por la autoridad competente.

k) Utilización del equipo en actividades diferentes a las establecidas en el diseño original.

l) La no realización de planes de izaje y análisis de riesgo correspondientes antes de ejecutar las labores establecidas para el correspondiente equipo.

m) Errores de cálculo y/o en los datos de entrada para la elaboración de los planes de izaje.

n) Elaboración del análisis de riesgos sin contemplar todos los peligros inherentes a la ejecución de los trabajos y/o la no implementación debida del mismo.

o) El no entendimiento de la carta de capacidades del equipo por parte del operador del equipo, su no disponibilidad o estado ilegible de la misma.

p) Operación del equipo luego de encontrar defectos, daños o deformaciones en las inspecciones frecuentes que disminuyan su capacidad de carga y/o afecten la seguridad o integridad de la operación del equipo.

q) y en general por cualquier circunstancia o hecho que genere el dueño o usuario del equipo, o un tercero, por violación de los rangos de trabajo establecidos por el fabricante del equipo. Las anteriores disposiciones se sujetan a lo dispuesto en los artículos 2343, 2347 y 2356 del Código Civil.

Artículo 8°. Validación de las Condiciones de Operación del Equipo de Izaje. Se tendrá como base las siguientes normas internacionales.

| Equipo de izaje | Norma internacional de referencia | Contenido / nombre |
|--|-----------------------------------|--|
| Grúas Móviles | ASME B 30.5 | Grúas móviles*1 |
| Grúas de Brazo Articulado | ASME B 30.22 | Grúas de brazo articulado*1 |
| Puentes grúas, monorraíles y brazos pescantes. | ASME B 30.2 | Pórticos y Puente grúas (con viga puente sobre vigas carrileras, con carro para diferencial sobre viga puente sencilla o múltiple)*1 |
| | ASME B 30.11 | Grúas monorraíles*1 |
| | ASME B 30.16 | Diferenciales para puente grúas*1 |

| Equipo de izaje | Norma internacional de referencia | Contenido / nombre |
|--------------------------------|-----------------------------------|--|
| | ASME B 30.17 | Pórticos y Puente grúas (con viga puente sobre vigas carrileras, con carro para diferencial suspendido de viga puente sencilla*1 |
| | ASME B 30.21 | Diferenciales manuales*1 |
| Torre grúas | ASME B 30.3 | Torre grúas de construcción*1 |
| Plataformas de personal | ASME B30.23 ANSI/SIA A90.1 | Estándar de seguridad para plataformas de personal*1 |
| Grúas de pedestal | ASME B 30.4 | Torre grúas con desplazamiento de la base y grúas de pedestal*1 |
| Grúa pluma lateral - side boom | ASME B30.14 | Tractores con equipo de izaje en el costado*1 |
| Winches | ASME B30.7 | Cable para izaje montado sobre Tambor*1 |
| Montacargas cargadores | ASME B56.1 | Estándar de seguridad para montacargas*1 |
| | ASME B56.6 | Estándar de seguridad para cargadores*1 |

Texto original en inglés: ASME B30.5 “Mobile and locomotive Cranes”, ASME B30.22 “Articulating Booms Cranes”, ASME B30.2 “Over head and Gantry Cranes (top running bridge, single or multiple girder top running trolley hoist)”, ASME B30.11 “Monorail and under Hung Cranes”, ASME B30.16 “Overhead hoist – Underhung”, ASME B30.17 “Over head and Gantry Cranes (top running bridge, single girder, underhung hoist)”, ASME B30.21 “Manually lever operated hoist”, ASME B 30.3 “Construction Tower Cranes”, ASME B30.23 “Personnel Lifting Systems”, ASNSI/SIA A90.1 “American National Safety Standard for Manlifts”, ASME B30.4 “Portal, Tower And Pedestal Cranes”, ASME B30.14 “Side boom tractors”, ASME B30.7 “Base mounted Drum hoists”, ASME B56.1 “Safety Standard for low lift and high lift trucks” y ASME B56.6 “Safety Standard for rough terrain forklift trucks”.

Parágrafo. Para los elementos de izaje: Para garantizar el seguro funcionamiento de los elementos de izaje, el Estado exigirá:

Todos los elementos de izaje deberán tener su identificación de capacidad o codificación que determine esta última según referencias del fabricante de una manera legible para poder ser utilizados.

Una registro de aceptación de un ente estatal o una entidad u organismo de inspección debidamente acreditado o autorizado por la autoridad competente según el artículo 4°, para verificar el cumplimiento con estándares internacionales, que valide el estado de operación de los elementos de izaje, basado en las siguientes normas internacionales:

| Elementos de izaje | Norma | Contenido |
|---|--------------|---|
| Eslíngas | ASME B30.9 | Eslíngas*2 |
| Ganchos | ASME B30.10 | Ganchos*2 |
| Dispositivos debajo del gancho para izamiento | ASME B 30.20 | Dispositivos debajo del gancho para izamiento*2 |
| Elementos de conexión e izaje | ASME B 30.26 | Elementos de conexión e izaje*2 |

Texto original en inglés: ASME B30.9 “slings”, ASME B30.10 “Hooks”, ASME B30.20 “Below-the-hook lifting devices”, ASME B30.11 Monorail

and under Hung Cranes y ASME B30.26 “RIGGING HARDWARE”.

Artículo 9°. *Competencias del personal involucrado en izajes:* Para garantizar la correcta y segura operación de los equipos y elementos de izaje, y con el fin de establecer la adecuada competencia del personal que interviene en las operaciones de izaje, tales como operadores de equipo de izaje, aparejadores, señaleros y supervisores, el Estado exigirá que el personal cuente con una certificación de competencia de un ente estatal o una entidad u organismo de inspección debidamente acreditado o autorizado por la autoridad competente, quien expedirá un carné que especifique el tipo de equipo que el operador está autorizado a manejar o la especialidad para la cual fue avalado para el caso de los aparejadores, señaleros y supervisores de izaje.

Artículo 10. *Requisitos.* Para la expedición del certificado de competencia es indispensable la verificación de cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Ser mayor de edad.
- b) Mínimo un grado de escolaridad como bachiller, de lo contrario avalar una experiencia específica igual o superior a 5 años.

c) Condición física adecuada según los siguientes parámetros:

Visión de por lo menos 20/30 Snellen en un ojo y 20/50 en el otro, sin o con lentes de corrección.

Percepción de profundidad normal y campo de visión.

Habilidad para distinguir colores, de cualquiera posición.

Sentido del oído adecuado, con o sin auxilio auditivo, para la operación específica.

Suficiente fuerza, duración, agilidad, coordinación, destreza manual, y rapidez de reacción para cumplir con las exigencias de la operación de equipo o de la actividad específica.

Capacidad mental y psicológica estable.

d) La aprobación de un curso teórico, dictado por instituciones debidamente autorizadas por el Ministerio de Transporte, con una duración mínima de 16 horas para operadores de grúa, tractores con equipo de izaje en el costado, aparejadores y supervisores de izaje, operadores de puente grúa, grúas pórtico, montacargas, cargadores, plataformas de personal, torres grúa y señaleros.

e) Experiencia documentada para cada una de las competencias requeridas en la operación de izaje (Operador, Aparejador, Señalero y Supervisor). Dicha experiencia será determinada por el ente evaluador autorizado por el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. El personal avalado debe ser evaluado y entrenado anualmente para garantizar que conserve los conocimientos y destrezas requeridas para la operación y buen desempeño de las actividades de izaje, así como para asegurar que el personal se mantenga actualizado.

Artículo 11. *Sanciones.* Facúltase al Ministerio de Transporte para reglamentar las normas y procedimientos relativos a la investigación y sanción por las violaciones a esta Ley y sus reglamentos. En dicha reglamentación podrá el Ministerio establecer como sanción multas pecuniarias, terminación de las auto-

rizaciones de uso u operatividad de los equipos de izaje y pérdida de las competencias de izaje, entre otras.

Adicionalmente, podrá autorizarse la facultad de decretar medidas preventivas o cautelares en el curso de las investigaciones, cuando la gravedad de los hechos así lo amerite.

Artículo 12. *Facultades a Autoridades de Policía.* Las autoridades de policía podrán adoptar las medidas preventivas o cautelares de orden transitorio a que haya lugar, mediando orden de autoridad competente, con el fin de evitar accidentes por el inadecuado estado de los equipos y elementos de izaje o por la no acreditación de idoneidad de sus operarios.

Artículo 13. *Facultad reglamentaria.* Se autoriza al Ministerio de Transporte para reglamentar los efectos de esta materia, en lo no previsto por la presente ley.

Artículo 14. *Vigencia.* La presente Ley entrará en vigencia desde el momento de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

El autor,

Telésforo Pedraza Ortega,
Honorable Representante
a la Cámara por Bogotá.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Planteamiento de la situación

Los equipos y maquinaria utilizados en la actividad constructora podemos categorizarlos en atención a distintos aspectos tales como: su peso, el área necesaria para su trabajo, etc. Para dar una mayor explicación sobre el particular, adoptaremos la clasificación según el trabajo a ser desarrollado por el determinado equipo¹, con base en la cual encontramos equipos:

1. De movimiento de tierras.
2. Compactación de materiales.
3. Preparación de materiales.
4. Transporte de materiales.
5. Mediciones y ensayos.
6. Demolición y derribo.
7. Izaje y manipulación de cargas.

Como equipo de izaje deberá entenderse todo aquel que permite la manipulación de cargas previamente calculadas, de manera controlada y, cumpliendo los estándares respectivos y con adecuado manejo, segura. Citando a manera de ejemplo, encontramos comprendidos dentro de este concepto: grúas, torres grúas, montacargas, polipastos, etc. Cabe resaltar que los equipos de izaje implican siempre movilidad. No obstante, pueden ser estos: vehículos o de movimiento rotativo. Los vehículos cuentan con una gran capacidad de desplazamiento. Los equipos de movimiento rotativo son aquellos que no pueden desplazar una persona con autonomía, sino que el movimiento posible es sobre el propio eje del artefacto.

Los elementos de izaje son todos los dispositivos que integran los equipos descritos, con los que se

posibilita el desarrollo de su función, dentro de los cuales tenemos: poleas, eslingas, ganchos, cuerdas de acero, entre otros.

La mayor presencia de estos artefactos se evidencia en construcciones, movimientos de equipos y puertos, por la necesidad que revisten estas actividades de manejar elementos de magnánimas dimensiones y pesos, los cuales, manipulados con inobservancia de las normas básicas de seguridad, generan grandes peligros a las personas y objetos en los espacios circundantes a los cuales se están operando tales equipos, así como a los operadores de los mismos. Por la mayor densidad poblacional, el mayor riesgo reside en las construcciones llevadas a cabo en zonas urbanas, en las que se ha presentado el mayor número de accidentes registrados, los cuales han tenido como producto, incluso, víctimas mortales.

Si bien no puede desconocerse la importancia económica que implica la utilización de estos equipos, el peligro por la manipulación de los mismos podría disminuirse radicalmente, con la implementación de un estricto control por parte de las autoridades públicas, tanto en lo referente al estado de los equipos como a la experiencia y capacitación del personal que los opera.

En consecuencia, procedemos a exponer a los Honorables Congresistas, la estructura básica del proyecto de ley con el cual pretendemos reglamentar esta materia.

II. Objetivo fundamental del proyecto

Por las razones expuestas en los literales anteriores y, en especial, por los continuos accidentes que se han presentado en los últimos años en nuestro país, que han tenido como causa el mal manejo o estado de este tipo de artefactos, el presente documento pretende impulsar un proyecto de ley con el cual se regule la situación sobre los equipos y elementos de izaje, así como las calidades con las que debe contar el personal que opera los mismos. Para estos efectos, procederemos a explicar el Proyecto, clasificando los artículos de este, de acuerdo con la naturaleza de los mismos, de la siguiente manera:

1. Ámbito de aplicación y definiciones pertinentes

En primer lugar, el Proyecto consagra el ámbito de aplicación del mismo, el cual es, como se ha mencionado a lo largo de la presente Exposición de Motivos, la regulación de la utilización y mantenimiento de los equipos y elementos de izaje, así como de la capacitación y experiencia que deben ser acreditadas por el personal que opere tales artefactos. Por ser definiciones técnicas, se establece una lista no taxativa de equipos de izaje, a manera de ilustración.

En ese sentido, se procedió a presentar un catálogo de definiciones necesarias para el entendimiento del espíritu del Proyecto, como las relativas a: equipos de izaje, elementos de izaje, grúas, montacargas, entre otras.

2. Función de inspección y vigilancia de las actividades objeto del proyecto

El Estado por medio del Ministerio de Transporte y del Ministerio de la Protección Social a través de la comisión sectorial de la construcción (autoridades designadas por el proyecto para ejercer estas labores), ejercerá las funciones de inspección y vi-

¹ MELGAREJO, Germán. Documento virtual: "Maquinaria pesada y equipos utilizados en el sector construcción".

gilancia sobre los equipos y elementos de izaje y del personal que los opera, en los siguientes términos:

2.1. Sobre los equipos de izaje. Para garantizar el seguro funcionamiento de estos equipos y las condiciones de operatividad en las que los mismos se encuentran, el Estado exigirá una certificación, para la posible utilización de los equipos de izaje. La certificación será expedida por el ente estatal, entidad u organismo de certificación que sea designado para tales efectos, por la autoridad competente (Ministerio de Transporte). Las condiciones de operación de los equipos de izaje serán medidas de conformidad con las normas internacionales ASME (American Society of Mechanical Engineers) y ANSI American National Standards Institute), las cuales encontramos como estándares idóneos para asegurar el correcto funcionamiento y operación de los equipos referidos. Las normas aplicables, las encontramos enumeradas en el artículo 3° del Proyecto.

2.2. Sobre los elementos de izaje. Al igual que lo consagra para los equipos, el Proyecto prevé la expedición de una certificación por parte del Estado, por medio de la autoridad designada por el Ministerio de Transporte, para garantizar el seguro funcionamiento y la correcta operación de los elementos de izaje. Los estándares con base en los cuales será observado el correcto funcionamiento de estos equipos, serán las normas internacionales ASME (American Society of Mechanical Engineers) y ANSI American National Standards Institute), que versen sobre estos elementos, las cuales se enumeran en el artículo 3° del Proyecto.

2.3. Sobre el personal que opere los artefactos de izaje. La autoridad encargada de la certificación, expedirá un carné al personal que intervenga en la actividad de izaje, por medio del cual se acredite el cumplimiento de unas calidades mínimas necesarias, para el seguro funcionamiento de los equipos y elementos de la actividad. Los requisitos mínimos exigidos serán:

- a) Ser mayor de edad.
- b) Superación de examen de agudeza visual, orientación, equilibrio, agudeza auditiva y aptitud psicológica para el manejo de los artefactos.
- c) Superación de un curso teórico-práctico impartido por una entidad acreditada por el Ministerio de Transporte, que garantizará la idoneidad y competencia del personal autorizado en la operación de los equipos y en la manipulación, manejo y enganche de la carga con los diferentes elementos y/o accesorios de izamiento.
- d) Experiencia documentada determinada por la autoridad de certificación, en cada una de las actividades de izaje, que pretendan ser desarrolladas por el operario.

Así mismo, será competencia del Ministerio de la Protección Social la verificación del cumplimiento de las condiciones laborales de las personas que se encuentran ejerciendo este tipo de actividades, teniendo en cuenta las previsiones que para el efecto se han establecido en directivas del Ministerio de la Protección Social, como lo es la Resolución 3673 del 26 de septiembre de 2008 que regula el trabajo en alturas, entre otras.

Finalmente, en el tema de la responsabilidad que acarrea el ejercicio de este tipo de actividades, se

indica en el articulado, que los operadores y/o los dueños de las máquinas que ocasionen accidentes, responderán pecuniariamente bien sea a través del proceso civil, bien sea a través de la acción civil dentro del proceso penal, según corresponda teniendo en cuenta la naturaleza del daño. Esta dualidad es de la mayor importancia puesto que en la presente ley se están exigiendo una serie de requisitos para ejercer este tipo de actividades, teniendo en cuenta lo peligroso de su comisión. En este sentido se ha pronunciado la Corte Constitucional a través de la Sentencia C-193 de 2006, en donde manifestó lo siguiente:

“A juicio de la Corte, únicamente puede partirse de una interpretación restrictiva del concepto de riesgo social por cuanto “el concepto de riesgo social no se refiere a la protección constitucional contra contingencias individuales eventuales sino [versa sobre el] amparo del interés general, esto es, [trata acerca de] la defensa y salvaguarda de intereses colectivos que se materializan en la protección de los derechos constitucionales de los posibles usuarios del servicio”. Cuando las actividades realizadas por los ciudadanos en ejercicio de su libertad de elegir oficio o profesión pueden eventualmente poner en peligro el interés general o los derechos constitucionales de los posibles destinatarios de tales actividades, entonces se está frente a un riesgo social. La Corporación recordó de manera simultánea que para poder hablar de riesgo social el riesgo debe: (i) ser claro; (ii) afectar o poner en peligro el interés general y los derechos constitucionales fundamentales; (iii) poder ser conjurado o disminuido de modo sustantivo mediante una formación académica específica. Solo bajo estos supuestos opera lo consignado en el artículo 26 superior cuando señala que “las ocupaciones, artes u oficios que no exijan formación académica son de libre ejercicio, salvo aquellas que impliquen riesgo social”. (Subrayas fuera de texto).

Así las cosas, resulta apenas lógico establecer los criterios para determinar la responsabilidad por algún accidente de este tipo de maquinarias, cuando al mismo tiempo se están exigiendo cierto tipo de requisitos de todo orden a los operadores de las máquinas, así como al mantenimiento de las mismas. Es decir, a través de la presente ley se va a exigir que los equipos sean idóneos, su mantenimiento debe asegurar el cabal funcionamiento del equipo y además los operadores deben estar debidamente capacitados y certificados para manejar esta maquinaria; por lo tanto, ante la ocurrencia de cualquier evento catastrófico con ese tipo de maquinaria, se presumirá que el mismo sucedió por alguna equivocación bien sea del operador o del dueño de la máquina, salvo que se logre probar su actuación diligente y que por ende, el accidente ocurrió por una circunstancia de fuerza mayor imposible de prever.

3. Sanciones

Las sanciones en que incurrirán quienes no cumplan con los requisitos exigidos para el desarrollo de las actividades de izaje, para el mantenimiento y estado de los equipos y elementos de izaje, así como con las calidades de experiencia y capacitación del personal que opere estos artefactos, serán reglamentadas por el Ministerio de Transporte. Estas podrán consistir en: multas pecuniarias, cancelación de las correspondientes autorizaciones para el desarrollo

de la actividad de izaje y para la operatividad de los equipos de la misma, entre otras.

Además de las sanciones correctivas, podrán decretarse medidas preventivas, cuando no se haya dado finalización a la respectiva investigación y la significancia de los hechos lo ameriten.

4. Facultades de las autoridades de policía

Con el propósito de evitar accidentes por el mal estado de los equipos o elementos de izaje o por el no cumplimiento de capacitación o experiencia del equipo que se encuentre desarrollando la actividad, las autoridades de policía podrán tomar medidas preventivas o cautelares (de carácter transitorio), mediando orden de la autoridad competente. Con estas facultades se pretende minimizar en cuanto sea posible la ocurrencia de accidentes con maquinaria de izaje. De este modo, cuando existan indicios serios sobre la posibilidad de la ocurrencia de un accidente, la autoridad competente tendrá la posibilidad de decretar medidas cautelares sobre el funcionamiento de las máquinas de izaje, y para tal efecto emitirá orden para que las autoridades de policía hagan efectivas las precitadas medidas cautelares².

5. Facultad de reglamentación

A través de la presente ley, se le está permitiendo al Ministerio de Transporte, que proceda a la reglamentación de esta ley cuando encuentre algún vacío de carácter técnico que no haya sido previsto. Lo anterior en cumplimiento de la interpretación de la Corte Constitucional que al respecto ha manifestado que se puede delegar la potestad reglamentaria de una ley, siempre y cuando exista previamente un contenido material legislativo que sirva de base para el ejercicio de esa potestad. Al respecto la Corte Constitucional en su Sentencia C-852 de 2005, manifestó lo siguiente:

“Es posible que la rama legislativa con la utilización de un lenguaje amplio reconozca a la autoridad administrativa competente un margen suficiente para el desarrollo específico de algunos de los supuestos definidos en la ley con el propósito de concretar la aplicación de ciertos preceptos legales a circunstancias diversas y cambiantes. Eso es propio de un Estado regulador. Sin embargo, en esos eventos la acción de la administración y el cumplimiento de las políticas públicas que animan la ley y las regulaciones administrativas que las materializan dependen de que las disposiciones legales establezcan criterios inteligibles, claros y orientadores dentro de los cuales ha de actuar la administración de tal forma que se preserven los principios básicos de un Estado social y democrático de derecho”.

Al efecto, también pueden consultarse las sentencias C-530 de 2003, C-710 de 2001, entre otras, emanadas de la misma corporación.

El riesgo social ante la inadecuada utilización de la maquinaria de izaje, implica confrontación entre el derecho al trabajo de los operadores de los mismos

y los derechos a la integridad y la vida, de los potenciales perjudicados.

En este orden de ideas, consideramos que en Colombia deben establecerse normas que permitan el control de la manipulación de este tipo de equipos y garantizar la idoneidad de quienes los manejan.

III. Antecedentes

Los distintos medios de comunicación han dado cuenta de los múltiples accidentes acaecidos en nuestro país, por causa de fallas en los equipos utilizados para izaje y en ocasiones, por el mal manejo de estos.

Uno de los episodios urbanos más trágicos de los últimos tiempos ocurrió el 28 de abril del año 2004. Allí perdieron la vida 1 adulto y 21 menores de edad, alumnos del Colegio Agustiniense de Bogotá. Sobre los hechos, la página virtual del portal Terra, describe lo siguiente:

“El hecho ocurrió hacia las 3:20 de la tarde del 28 de abril de 2004, cuando la ruta 12 del Colegio Agustiniense Norte transitaba sobre la Avenida Suba, en el sector de los Altos de Suba. En su interior, 39 estudiantes y dos adultos se disponían a volver a sus hogares.

Luego, cuando todo parecía responder a la rutina y el bus viajaba en sentido sur-norte, de la nada, y cayendo descontroladamente, una recicladora de asfalto de la firma Alianza Suba, perdió el control y empezó a descender vertiginosamente por una loma que dividía los dos sentidos de la vía, ante la mirada atenta de impávidos estudiantes, quienes lucieron impotentes ante las toneladas de acero que aplastaron la ruta número 12 del Colegio Agustiniense.

La recicladora de asfalto correspondía a la obra de construcción del sistema de transporte masivo, Transmilenio. La pesada máquina sufrió algunas fallas mecánicas que ocasionaron la pérdida del control del vehículo por parte del operario, según las informaciones oficiales”³.

Sobre otro accidente con maquinaria de izaje, Caracol Noticias da cuenta de los siguientes hechos:

“Cuatro personas lesionadas, un vehículo parcialmente destruido y dos postes del alumbrado público afectados dejó la caída de una torre grúa en la carrera séptima con calle 39, en el sector de Chapinero en Bogotá.

Dos de las personas lesionadas sufrieron politraumatismos leves y fueron atendidas en el lugar de los acontecimientos, mientras que una mujer de 32 años está recluida en la clínica Marly por un trauma cervical y el operario de la máquina sufrió lesiones leves en su mano derecha”⁴.

No solamente en la ciudad de Bogotá han acaecido este tipo de accidentes, en otras ciudades también se han presentado emergencias de esta índole con elementos de izaje, que por fortuna no se han convertido en tragedia. Uno de estos casos se presentó en la ciudad de Cúcuta, situación que fue referenciada por los medios de comunicación de la siguiente manera:

² Véase sentencia C-024 de 1994 sobre poderes de policía y funciones de policía:

“La función de policía es reglada y se halla supeditada al poder de policía. Supone el ejercicio de competencias concretas asignadas por este a las autoridades administrativas de policía. Más repárese en que dicha función no otorga competencia de reglamentación ni de regulación de la libertad”.

³ <http://www.terra.com.co/actualidad/articulo/html/acu10947.htm>. Información tomada el día 2 de julio de 2009.

⁴ <http://www.caracol.com.co/nota.aspx?id=606618>. Información tomada el día 2 de julio de 2009.

Superada alarma en Cúcuta por torre grúa que amenazaba con caer



Una torre de grúa, que permanece sobre el techo de una construcción a unos 40 metros de altura, fue amarrada y asegurada para evitar una tragedia

Según la directora de proyectos de Ospina Constructores, Marisol Acriu, empresa encargada de la construcción de un conjunto residencial en el centro de Cúcuta, manifestó que la causa del accidente fue el fuerte viento que se presentó en horas de la mañana, lo que originó el desprendimiento de un tornillo de la torre grúa.

La estructura se encontraba en mantenimiento al momento del suceso lo que evitó una tragedia.

Así mismo informó que el próximo lunes llegará una maquinaria especializada de Bogotá, la cual hará el desmonte total de la grúa, por lo que hasta esa fecha estará cerrado el cordón de seguridad alrededor de la construcción⁵.

A nivel internacional también se han presentado accidentes fatales con equipos de izaje, como el sucedido en la ciudad de Nueva York el 30 de mayo pasado, cuando: *“Una grúa se desplomó el viernes en la parte oriental de Manhattan y causó destrozos en un edificio de apartamentos de 23 plantas antes de caer a la calle, matando a dos obreros de la construcción e hiriendo de gravedad a otro.”*⁶

También en la ciudad de Santiago de Chile el 12 de septiembre de 2008 ocurrió un accidente con una torre grúa, que dejó el saldo de una persona fallecida:

“Un nuevo accidente laboral en la torre Titanium en la comuna de Vitacura dejó esta vez un obrero muerto identificado como Juan Alberto Soto Galaz, de 23 años, quien cayó del piso 27.

Luis Durán, director del Sindicato Nacional de Trabajadores Contratistas y Subcontratistas, explicó que el hecho se produjo fuera del horario normal de labores, ya que ocurrió en la madrugada.

“En un movimiento de grúa, la grúa pasó a llevar a una estructura metálica y posteriormente le cayó encima a este caballero y lo mató instantáneamente, pero todo pasa por la falta de seguridad que existe dentro de esa empresa”, señaló, respaldando la crítica de trabajadores de la torre, que denuncian las malas condiciones de seguridad de la faena. El cuerpo del fallecido obrero fue trasladado hasta el Servicio Médico Legal donde se determinó que su causa de muerte fue un traumatismo faceo craneano encefálico y torácico, lesiones atribuibles a una caída a gran altura.

A este accidente se suma el ocurrido el 27 de agosto cuando tres obreros sufrieron heridas leves

*luego de que quedaran atrapados por un deslizamiento de tierra”*⁷.

De todos los ejemplos referenciados se puede establecer que los accidentes con equipos pesados de construcción en altura son causados tanto por mal estado de los equipos como por fallas humanas en el manejo de los mismos. Podemos llegar a la anterior conclusión, pues observando las circunstancias de la mayoría de los percances descritos, estos se han presentado cuando la máquina se encuentra en funcionamiento y su caída se ha debido a una falla en la dimensión de la carga, o al deterioro excesivo de las piezas que conforman la máquina.

Entre las causas de accidentalidad por falla humana, podemos referenciar las siguientes:

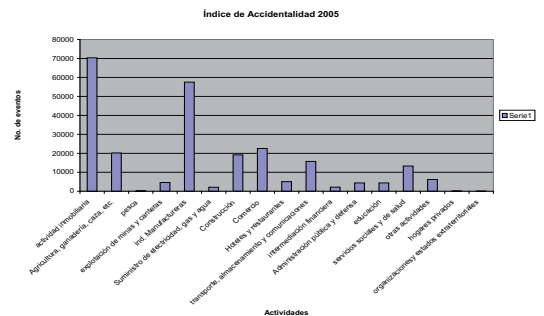
- Calificación deficiente del personal.
- Formación incompleta.
- Falta de conocimiento particular sobre operaciones de izaje.

Entre las causas de accidentes por avería mecánica, las más recurrentes situaciones presentadas son:

- Falta de cumplimiento con el programa de mantenimiento preventivo y predictivo.
- Ausencia de datos y conocimiento para el mantenimiento.
- Utilización de talleres no calificados.
- Utilización de equipos de mucha antigüedad⁸.

Si bien no encontramos en nuestro país estadísticas referidas específicamente a los accidentes ocasionados por el manejo de equipos y elementos de izaje, un estudio presentado en el año 2005 por la Federación de Aseguradores Colombianos (Fasecol), ilustra el aporte por parte del sector de la construcción al alto número de accidentes profesionales registrados. Este nos refiere que en aquel año el número de accidentes ocasionados por actividades de la construcción es de 19.213 eventos constituyéndose en el 5° proveedor más alto de accidentes de trabajo. Cabe resaltar que, como se mencionó anteriormente, la construcción es una de las actividades donde hay mayor utilización de los equipos de izaje.

Los datos del estudio realizado se describen en la siguiente gráfica:



Por otra parte, así como lo demuestra el estudio realizado por Patricia Canney: *“Seguridad y salud en el trabajo de construcción: el caso de Colombia”*, la etapa de mayor accidentalidad dentro de la actividad de construcción, es la cimentación y estructura, tal como lo ilustra la autora, en la gráfica que procederemos a citar:

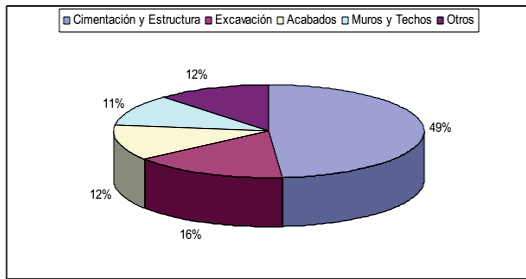
⁵ <http://www.caracol.com.co/nota.aspx?id=1254693>. Noticia del 8 de mayo de 2010.

⁶ <http://www.elspectador.com/noticias/elmundo/articulo-desplome-de-una-grua-nueva-york-deja-1-muerto-y-2-heridos>

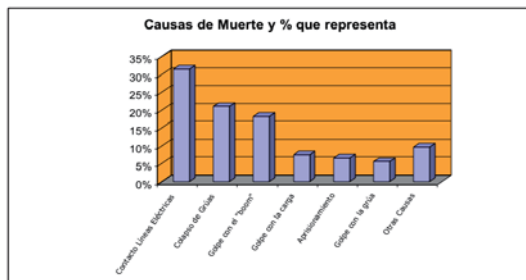
⁷ http://www.cooperativa.cl/prontus_not/site/artic/20080912/pags/20080912154957.html. Noticia del 13 de septiembre de 2008.

⁸ <http://www.estrucplan.com.ar/articulos/verarticulo.asp?idarticulo=1194>

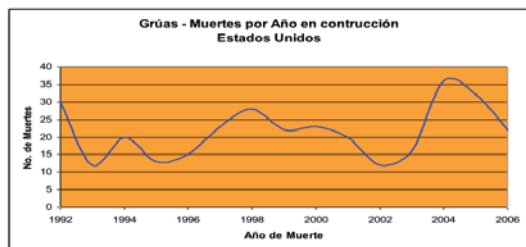
Accidentalidad en la Actividad de Construcción, según la Etapa



Es en la etapa de cimentación y estructura donde los equipos de izaje realizan su principal función, por lo que se deduce que implican un aporte significativo a las altas tasas de accidentalidad en la actividad.



Acudiendo a estadísticas de otros países, la CPWR (The Center for Construction Research and Training) suministra los siguientes datos:



La enumeración de algunos de los accidentes ocurridos en la manipulación de elementos de izaje, así como las estadísticas acerca de su ocurrencia y las razones principales para que esto suceda, son razones suficientes para afirmar sin temor de equívoco, que es necesaria una regulación imperativa de carácter general, que permita fijar estándares mínimos en materia de calificación de operadores y certificación de equipos que realicen este tipo de maniobras, capacitación y certificación del personal que se desempeñe como operario de estas máquinas y ante todo, medidas de seguridad para proteger la integridad personal y la vida de todas las personas (operarios, obreros comunes, maestros de obra, transeúntes, etc.) que podrían verse afectadas, si ocurre un evento trágico predecible con este tipo de maquinaria.

III. Regulación internacional

Países como España y Estados Unidos han reglamentado la manipulación de los equipos y elementos de izaje por la peligrosidad que representan y la importancia social y económica que para algunos sectores representan.

Algunas de las normas americanas sobre la operación de equipos y maquinaria de izaje, teniendo como base los estándares ASME (American Society

of Mechanical Engineers) y ANSI (American National Standards Institute) son las siguientes:

| Equipo de Izaje | Norma | Contenido |
|--|----------------|---|
| Grúas Móviles | ASME B 30.5 | Mobile and locomotive Cranes Crawler locomotive and truck cranes |
| Grúas de Brazo Articulado | ASME B 30.22 | Articulating Booms Cranes |
| Puentes grúas, monorraíles y brazos pescantes. | ASME B 30.2 | Over head and Gantry Cranes (top running bridge, single or multiple girder top running trolley hoist) |
| | ASME B 30.11 | Monorail and under Hung Cranes |
| | ASME B 30.16 | Overhead hoist- Underhung (Diferenciales o Polipastos) |
| | ASME B 30.17 | Over head and Gantry Cranes (top running bridge, single girder, underhung hoist) |
| | ASME B 30.21 | Manually lever operated hoist |
| Torre grúas | ASME B 30.3 | Construction Tower Cranes |
| Manlift | ASME B30.23 | Personnel Lifting Systems |
| | ANSI/SIA A90.1 | Estándar de seguridad para plataformas de personal |
| Grúas de pedestal | ASME B 30.4 | Portal, Tower And Pedestal Cranes |
| Grúa pluma lateral - side boom | ASME B30.14 | Side boom tractors |
| Winches | ASME B30.7 | Base mounted Drum hoists |
| Montacargas cargadores | ASME 56.1 | Safety Standard for low lift and high lift trucks |
| | ASME 56.6 | Safety Standard for rough terrain forklift trucks |

| Elementos de izaje | Norma | Contenido |
|---|--------------|--------------------------------|
| Eslingas | ASME B30.9 | SLINGS |
| Ganchos | ASME B30.10 | HOOKS |
| Dispositivos debajo del gancho para izamiento | ASME B 30.20 | BELOW-THE-HOOK LIFTING DEVICES |
| Elementos de conexión e izaje | ASME B 30.26 | RIGGING HARDWARE |

IV. Regulación en Colombia

Lo primero que se debe indicar es que la regulación para el manejo de este tipo de maquinaria ha sido emitida de manera dispersa en el tiempo y de manera muy genérica, a través de múltiples directivas emanadas del Ministerio de Transporte, las cuales a continuación procedemos a citar brevemente:

La Resolución 2400 de 1979 implica un antecedente sobre la regulación de los equipos y elementos de izaje. En este sentido, el artículo 426 de la citada resolución indica que:

“Artículo 426: Las eslingas, cables, cadenas, ganchos, cuerdas y todos los demás accesorios destinados a la manipulación de materiales en los aparatos y para izar, serán cuidadosamente examinados antes de usarse, por las personas que designe el patrono”.

Del artículo citado se deriva el deber de los operarios, de verificar el estado de los elementos, pero igualmente es importante resaltar que esta tarea debe ser desarrollada adicionalmente por un organismo de inspección con la competencia adecuada para evaluar el estado de los equipos y elementos de izaje lo cual se basa en el riesgo que, el manejo de los mismos, implica.

La posibilidad de exigir ciertas calidades y experiencia para los operadores de los equipos de izaje la encontramos expresamente permitida por el artículo 26 de nuestra Constitución Política, el cual indica que:

“Artículo 26. Toda persona es libre de escoger profesión u oficio. La Ley podrá exigir títulos de idoneidad. Las autoridades competentes inspeccionarán y vigilarán el ejercicio de las profesiones. Las ocupaciones, artes y oficios que no exijan formación académica son de libre ejercicio, salvo aquellas que impliquen un riesgo social.”

Las profesiones legalmente reconocidas pueden organizarse en colegios. La estructura interna y el funcionamiento de estos deberán ser democráticos. La Ley podrá asignarles funciones públicas y establecer los debidos controles” (Subrayas fuera de texto).

Por otra parte, respecto de los vehículos (solo los vehículos de izaje) se estableció que los mismos corresponden a la categoría de transporte de cargas indivisibles, extrapesadas y extradimensionadas, de conformidad con el artículo 3° de la Resolución 4959 de 2006 del Ministerio de Transporte, la cual derogó la Resolución 3800 de 2005, de la misma entidad, en donde se definieron estas categorías.

En materia de permisos para el transporte de este tipo de cargas, la ley 769 de 2002 en sus artículos 3° y 6° estableció que debían pedirse las autorizaciones ante el Ministerio de Transporte y fijó los parámetros para la expedición de aquellos permisos. Adicionalmente, para obtener el permiso para el transporte de carga extradimensionada y extrapesada, la persona que lo pretenda, deberá cumplir con el procedimiento establecido en el artículo 9° de la Resolución 4959 de 2006, esto es, los requisitos especiales para el transporte de carga que sobrepase el frente del vehículo o que tenga una altura superior a los 4.40 metros.

Respecto de la regulación especial para grúas la Resolución 2413 de 1979, *por la cual se dicta el Reglamento de Higiene y Seguridad para la Industria de la Construcción*”, expedida por el Ministro del Trabajo y la Seguridad Social, consagra:

“Artículo 68. Los movimientos de las grúas deben ser autorizados por el encargado de la obra.

Artículo 69. Las cabinas de las grúas deben estar despejadas asegurando un adecuado campo visual.

Artículo 70. Deberán tener un interruptor unipolar general, accionado a mano colocado en el circuito principal y deberá ser fácilmente identificado.

Artículo 71. Las máquinas con desperfectos serán señaladas con prohibición de su manejo. El único movimiento será aquel que se requiera para su reparación.

Artículo 72. La carga máxima a izar será marcada en forma legible y destacada.

Artículo 73. No se dejarán las máquinas con cargas suspendidas sin tomar precauciones necesarias.

Artículo 74. No se permitirá a nadie viajar sobre cargas, ganchos o eslingas vacías. *Parágrafo. No se transportarán cargas suspendidas sobre vías”.*

La autoridad competente para vigilar el cumplimiento de las obligaciones consagradas en la Resolución 2413 de 1979 citada es el Ministerio del Trabajo y la Protección Social, por medio de la División de Salud Ocupacional, de la Dirección General de Seguridad Social. Sobre lo anterior, el artículo 114 de dicha Resolución indica que:

“Artículo 114. El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social por conducto de la División de Salud Ocupacional, de la Dirección General de Seguridad Social, aplicará las siguientes sanciones en cualquier caso de incumplimiento de las normas aquí es-

tablecidas, previo conocimiento de los informes que rindan las autoridades competentes para la vigilancia y control de estas disposiciones.

1. Si después de practicada una visita o de recibido informes o quejas se constatare el incumplimiento de cualquiera de las normas establecidas en esta providencia, la División de Salud Ocupacional de la Dirección General de la Seguridad Social del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, elaborará un pliego de recomendaciones que se hará llegar al patrono con conocimiento de los trabajadores. El patrono deberá proceder de inmediato a corregir las anomalías anotadas dentro del término establecido en dicho pliego.

2. Si dentro del plazo concedido no se hubieren subsanado las anomalías anotadas, la División de Salud Ocupacional de la Dirección General de la Seguridad Social del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, por medio de resolución motivada impondrá las sanciones previstas en el Decreto 443 de 1969 y tomará las medidas que estime necesarias”.

Finalmente respecto de las calidades requeridas para ser operador de equipos de izaje en actividades de construcción, la Resolución 2400 de 1979 establece los requisitos personales, y la Resolución 2413 de 1979 indica la obligación para el patrono de dictar cursos de seguridad industrial en asocio con el Sena.

Como puede observarse, es necesario compilar todas estas normativas dispersas acerca de la utilización y manutención de los equipos y elementos de izaje, así como de la capacitación y certificación de los operarios de las máquinas en una norma general de carácter imperativo, pues de lo contrario, ante los vacíos normativos, seguirán presentándose episodios catastróficos como los reseñados previamente.

En los anteriores términos, pongo a consideración del honorable Congreso de la República la presente iniciativa legislativa y solicito su aprobación.

El autor,

Telésforo Pedraza Ortega,
Honorable Representante
a la Cámara por Bogotá.

CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 3 de mayo de 2011, ha sido presente en este despacho el Proyecto de ley número 221, con su correspondiente exposición de motivos. Por el honorable Representante *Telésforo Pedraza Ortega*.

El Secretario General,

Jesús Alfonso Rodríguez Camargo.

CONTENIDO

| | |
|--|-------|
| Gaceta número 231 - Miércoles, 4 de mayo de 2011 | |
| CÁMARA DE REPRESENTANTES | |
| | Págs. |
| PROYECTOS DE LEY | |
| Proyecto de ley número 220 de 2011 Cámara, por la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones..... | 1 |
| Proyecto de ley número 221 de 2011 Cámara, por medio de la cual se reglamenta lo relativo al aseguramiento previo, requisitos y exigencias que se deben cumplir para la utilización y operación de los equipos y elementos de izaje, así como las condiciones de experiencia y capacitación exigidas a los operadores de los mismos..... | 7 |