



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)
IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXIII - Nº 605

Bogotá, D. C., miércoles, 8 de septiembre de 2014

EDICIÓN DE 12 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN SENADO DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 001 DE 2014 SENADO

por medio de la cual se crea la Ley de Metrología.

Bogotá, D. C., 7 de octubre de 2014

Honorable Senador

RODRIGO VILLALBA MOSQUERA

Presidente

Comisión Tercera Constitucional Permanente

Senado de la República

La Ciudad

Referencia: Informe de ponencia para primer debate en Senado del Proyecto de ley número 001 de 2014 Senado, por medio de la cual se crea la Ley de Metrología.

Distinguido señor Presidente.

Reciban un cordial saludo.

Atendiendo la designación que la Mesa Directiva de la Comisión Tercera de Senado nos hiciera como ponentes, según oficio fechado el seis (6) de agosto de 2014 y notificado el once (11) de agosto de 2014; en virtud de las facultades constitucionales y las de la Ley 5ª de 1992, después de la prórroga solicitada, nos permitimos poner a consideración de los honorables Senadores de la Comisión Tercera Constitucional Permanente, el Informe de ponencia para primer debate del **Proyecto de ley número 001 de 2014 Senado, por medio de la cual se crea la Ley de Metrología**, de origen parlamentario, radicado el pasado veinte (20) de julio de 2014 por los Senadores Jimmy Chamorro Cruz, Carlos Enrique Soto Jaramillo, Maritza Martínez Aristizábal, Milton Arlex Rodríguez Sarmiento, Manuel Enríquez Rosero y Óscar Mauricio Lizcano Arango, en los siguientes términos:

1. Contenido de la iniciativa

1.1. Objeto

El proyecto original, el cual se encuentra publicado en la *Gaceta del Congreso* número 371 de 2014, tiene como objeto la implementación obligatoria del Sistema Internacional de unidades en todo el territorio, además de fijar parámetros sobre la metrología en Colombia.

También busca incorporar el ordenamiento jurídico definiciones contempladas en documentos emitidos por entidades internacionales como el Bureau International des Poids et Meseures, el Joint Committee for Guides in Metrology, y los emanados en la Organisation Internationale de Métrologie Légale.

Además, otorga funciones especiales al Instituto Nacional de Metrología respecto de la reglamentación de la ley, obligaciones al Gobierno Nacional para autorizar el uso del sistema, previo concepto de la Comisión Intersectorial de Calidad, y de la facultad de reestructurar a los órganos competentes para la aplicación del sistema. Por su lado, la Superintendencia de Industria y Comercio ejercerá las funciones de control y de registro para la correcta aplicabilidad del sistema internacional al que se hace referencia.

1.2. Justificación

Refieren los autores del proyecto que toda actividad del ser humano está condicionada a la medición, la cual requiere de un proceso cuantificable que tiene en la ciencia de la metrología su principal objeto de estudio. Sustentan este punto, en el ejemplo de los diagnósticos médicos y la industria farmacéutica, destacando su correcto proceso, habida cuenta de que la vida de los pacientes depende de la exactitud de los mismos. También mencionan las relaciones mercantiles de carácter internacio-

nal, ya que en las actividades que implica el comercio, debido a las diferencias jurídicas y culturales entre los comerciantes, es necesario estandarizar los temas que impactan sobre esta actividad.

Por otro lado, desde el punto de vista normativo, reseñan que mediante el Decreto número 4175 de 2011 se creó el Instituto Nacional de Metrología, siendo esta una entidad del Estado que tiene como función el apoyo en las actividades de medición. La cual, por la carencia de una ley que establece lineamientos científicos, industriales y legales, sus funciones, debido a sus diferentes ámbitos de aplicación en la vida cotidiana de las personas, puede ir en contravía de las garantías de los colombianos. Se suma la suscripción del Tratado de la Convención del Metro en 1875, modificado en 1921, la cual fue incorporada en el ordenamiento jurídico mediante la Ley 1512 de 2012, *por medio de la cual se aprueba la “Convención del Metro”, firmada en París el 20 de mayo de 1875 y modificada el 6 de octubre de 1921 y “Reglamento Anexo”*.

Así las cosas, la iniciativa está encaminada a complementar la actividad metrológica en Colombia, ya que fortalece el Subsistema Nacional de Calidad y de las entidades que lo tienen a su cargo, ampliando la competitividad industrial del país en el ámbito internacional.

1.3. Articulado

El texto del proyecto de ley está compuesto por veinte (20) artículos, agrupados en seis (6) capítulos.

Dentro del Capítulo I se agrupan los artículos 1° y 2°, los cuales hacen referencia al objeto y ámbito de aplicación de la ley, y la referenciación jurídica de conceptos y definiciones a documentos emanados por entidades internacionales.

El Capítulo II comprende desde el artículo 3° hasta el 8°, se refieren a la obligatoriedad del Sistema Internacional de Medidas en toda actividad pública y privada del país; faculta al Gobierno Nacional con la posibilidad de adoptar sistemas de medición distintos, siempre y cuando respeten los parámetros internacionales; establece, también, el formato de uso y escritura de los números enteros, cifras decimales y millares, así como el de la hora y fecha. Prevé un periodo de transición a la obligatoriedad de la ley, dentro del cual se autoriza el uso de otros sistemas de medición a los equipos y productos que se encuentran en el territorio previo a la vigencia de la norma. Impone funciones a la Superintendencia de Industria y Comercio y al Instituto Nacional de Metrología, con el fin de la aplicabilidad de las disposiciones sobre metrología en el país, especialmente con lo concerniente a la creación de una política nacional de metrología.

En la iniciativa no existe el Capítulo III, por posibles equivocaciones de transcripción.

El Capítulo IV, desde el artículo 9° al 13, desarrolla la inspección, vigilancia y control metrológico del Estado en cabeza de la Superintendencia de Industria y Comercio, con el fin de proteger a

los consumidores en su salud y seguridad. Para ello, establece el procedimiento por medio del que se ejercerán las funciones de control y registro de los resultados del mismo. Diferencia los controles de productos preempacados y preenvasados, así como las condiciones de medición en los recipientes volumétricos para el expendio de bebidas, los que deberán estar aforados.

El Capítulo V, que comprende los artículos 14 a 17, tiene la intención de fortalecer la infraestructura de las entidades que inciden en la metrología del país. Así, establece que el Instituto Nacional de Metrología será el encargado de diseñar la política nacional en metrología, y sus alcances a las entidades territoriales. Además, confiere a la Presidencia de la República sendas responsabilidades en la aplicación de la futura ley, e igualmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, al Ministerio de Defensa y a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, para que en conjunto propendan por el objeto de la iniciativa.

El Capítulo VI, en el artículo 18, se determina un régimen de sanciones administrativas en cabeza de la Superintendencia de Industria y Comercio, para quienes infrinjan el cumplimiento de las disposiciones de la norma.

El Capítulo final, que son el artículo 19 y 20, faculta al Gobierno Nacional para reestructurar órganos estatales para el adecuado cumplimiento e implementación en la Rama Ejecutiva del objeto pretendido en este proyecto. Por último, se establece la vigencia y las derogaciones de la iniciativa.

2. Importancia y conveniencia de la iniciativa

2.1. Análisis jurídico

La Constitución Política permite el desarrollo positivo de las actividades que trascienden en las esferas del Estado y de las personas, es por ello que prevé facultades a diferentes autoridades para crear normas de carácter vinculante de manera general y particular, entre ellas al Congreso de la República para expedir leyes sobre diferentes temas, y al Presidente de la República para expedir decretos reglamentarios. Especialmente, el artículo 78 superior, dentro del capítulo de los Derechos Económicos y Sociales, dice: “(...) *la ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización. (...)*”.

Frente a esta facultad, Colombia ha suscrito y ratificado Tratados y Acuerdos sobre metrología, a saber: En cuanto a Tratados internacionales, la Ley 1512 de 2012, *por medio de la cual se aprueba la “Convención del Metro”, firmada en París el 20 de mayo de 1875 y modificada el 6 de octubre de 1921 y “Reglamento Anexo”*. Igualmente, en el sistema jurídico regional, particularmente en el Andino, La Ley 8ª de 1993 Colombia aprobó el Acuerdo Subregional Andino, incorporando a la normatividad supranacional la Decisión Andina

376, por la cual se crea el Sistema Andino de Normalización, Acreditación, Ensayos, Certificación, Reglamentos Técnicos y Metrología, modificado por la Decisión Andina 419.

Al respecto, en materia de metrología el país ha sentado unas bases normativas mediante la expedición de decretos, actos administrativos de carácter regulatorio, con lo cual el ordenamiento jurídico no ha sido ajeno en estos temas. El Decreto número 3464 de diciembre 26 de 1980, el Presidente de la República adopta en el territorio nacional el Sistema Internacional de Unidades como sistema obligatorio de metrología. Ello, habida cuenta de que la Ley 155 de 1959, en su artículo 3° autoriza al Gobierno Nacional a dictar normas sobre pesas y medidas en pro de los consumidores y productores.

También, desde el Decreto-ley 149 de 1976, otorgó a la Superintendencia de Industria y Comercio, entre otras funciones, la de establecer, coordinar, dirigir y coordinar los programas de calidad y metrología en Colombia; igualmente creó el Centro de Control de Calidad y Metrología dentro de dicha Superintendencia, del cual ahora el Instituto Nacional de Metrología heredó, en virtud del Decreto número 4175 de 2011, sus funciones, modificadas por los Decretos número 3523 de 2009 y 1687 de 2010.

Actualmente, desde el Conpes 3446 de 2006 el cual determinó los lineamientos de una política nacional de calidad donde se reorganice el marco institucional existente en el Sistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología, creado en el Decreto número 2269 de 1993 y modificado por el Decreto número 3257 de 2008, que fortalezca las actividades de expedición de reglamentos técnicos, normalización, acreditación, designación, evaluación de la conformidad y metrología, y que permita obtener el reconocimiento internacional del Subsistema Nacional de Calidad. En dicho Conpes, la política pública de calidad estará guiada bajo parámetros internacionales reconocidos y el acompañamiento de distintas entidades del Estado.

El pasado cinco (5) de agosto de 2014, posterior a la radicación de la iniciativa en el Congreso de la República, por medio del Decreto número 1471 de 2014, que entrará a regir desde el cinco (5) de enero de 2015, el Presidente de la República, en cabeza del Ministro de Comercio, Industria y Turismo, derogó los artículos 1°, 2°, 4°, 5°, 6° al 10, 12 al 19, 21 al 25 y 27 del Decreto número 2269 de 1993, los Decretos números 323 de 2010, 2124 de 2012, 865 de 2013 y 1844 de 2013, los cuales organizaban el Subsistema Nacional de la Calidad. En este Decreto, se contemplan diferentes aspectos sobre metrología en el país, estableciendo conceptos y procedimientos técnicos en cuanto a la metrología científica, técnica y legal.

2.2. Relevancia Jurisprudencial

En Sentencia C-822 de 2012 de la Corte Constitucional se pronunció en el proceso de revisión de la Ley 1512 de 2012 por medio de la cual fue ratificada en el ordenamiento jurídico la “Conven-

ción del Metro” firmada en París el 20 de mayo de 1875 y modificada el 6 de octubre de 1921 y “Reglamento Anexo”, se refirió en la Consideración 2.4.3 al sistema metrológico en Colombia, anotando lo siguiente:

“(…) la actividad de la metrología es una de las materias dentro del Subsistema Nacional de la Calidad que debe ser fortalecida, por ejemplo, garantizando una debida trazabilidad, cumplimiento de estándares internacionales y la participación en los foros de cooperación metrológica internacional.

En este respecto, es de trascendencia advertir que la metrología puede dividirse en tres clases: (i) científica, entendida como “el área que se encarga del desarrollo de normas de medición, su conservación, el desarrollo científico, la investigación, mantenimiento y custodia de los patrones de medición”, esta área se encarga, por ejemplo, de los siguientes aspectos: mantenimiento de patrones internacionales, búsqueda de nuevos patrones que representen o materialicen de mejor manera las unidades de medición, y el mejoramiento de la exactitud de las mediciones necesarias para los desarrollos científicos y tecnológicos; (ii) industrial, “se encarga de los aspectos relacionados con los medios y métodos de medición, los procesos de calibración, ensayo, inspección y control que son soporte para la actividad empresarial” y (iii) legal, “esta rama de la metrología se encarga de verificar las mediciones, los equipos que las realizan y los productos finales con el propósito de proteger al consumidor, la salud y el medio ambiente”.

En particular, frente a la metrología científica e industrial el país no tiene participación en el más importante foro internacional que regula la materia: la Oficina Internacional de Pesas y Medidas (BIPM), la cual fue creada a través de la Convención del Metro y cuyo objetivo principal se centra en proporcionar la base técnica para asegurar la uniformidad y trazabilidad de las mediciones. Cabe anotar que desde octubre de 1999 opera el Arreglo de Reconocimiento Mutuo (MRA) del Comité Internacional de Pesas y Medidas creado en París por los directores de 38 Estados Miembros de la Oficina Internacional de Pesas y Medidas, lo cual permite que los certificados expedidos por un laboratorio acreditado de un Estado miembro tengan validez y reconocimiento en los demás países que participen en el ARM, instancia en la que Colombia tampoco participa.

Finalmente, la búsqueda de un reconocimiento internacional del sistema metrológico nacional para impulsar el desarrollo económico y técnico del país, y proteger al consumidor, se encuentra en consonancia con los compromisos que ha adquirido el país en virtud del Acuerdo de la Organización Mundial de Comercio, específicamente, lo dispuesto en los artículos 6.3 y 9° del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio, cuya finalidad es que los países miembros concluyan negociaciones de mutuo reconocimiento de sus

respectivos procedimientos y adopten sistemas internacionales de evaluación de la conformidad (...)”.

2.3. Cuadro comparativo

Para realizar un estudio comparativo, respecto del texto propuesto en el proyecto de ley que nos ocupa frente a la normatividad legal o reglamentaria que se encuentra vigente, se desarrolla el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ORIGINAL PROYECTO DE LEY NÚMERO 001 DE 2014 SENADO	NORMA VIGENTE
Artículo 1°. Objeto de la Ley	Decreto número 3464 de 1980 Decreto número 2269 de 1993 Decreto número 1471 de 2014
Artículo 2°. Definiciones.	Decreto número 3464 de 1980 Artículo 7°, Decreto número 1471 de 2014
Artículo 3°. Del sistema legal de unidades de medida.	Artículos 81 y 82, Decreto número 1471 de 2014
Artículo 4°. De las unidades de medida no previstas.	Decreto número 3464 de 1980 Parágrafo, artículo 82, Decreto número 1471 de 2014
Artículo 5°. Del formato de escritura de números enteros, cifras decimales y miliares.	Decreto número 3464 de 1980
Artículo 6°. Del formato de la hora y la fecha.	Numeral 14, artículo 6°, Decreto número 4175 de 2011 Artículo 87, Decreto número 1471 de 2014
Artículo 7°. Transición.	SIN
Artículo 8°. De las competencias del Instituto Nacional de Metrología.	Decreto número 4175 de 2011 Decreto número 1471 de 2014
Artículo 9°. Del control metrológico.	Artículo 92 y SS, Decreto número 1471 de 2014
Artículo 10. De los criterios del control metrológico.	Artículo 95, Decreto número 1471 de 2014
Artículo 11. Del Registro de Control Metrológico.	Artículo 98, Decreto número 1471 de 2014
Artículo 12. Del producto preempacado.	Capítulo II, Título VII, Decreto número 1471 de 2014
Artículo 13. De los recipientes volumétricos aforados.	Capítulo II, Título VII, Decreto número 1471 de 2014
Artículo 14. De la política nacional de metrología y la metrología legal.	Conpes 3446 de 2006 Decreto número 4175 de 2011 Decreto número 1471 de 2014
Artículo 15. De la hora legal en Colombia.	Artículo 87, Decreto número 1471 de 2014
Artículo 16. Del apoyo de la Presidencia.	SIN
Artículo 17. Transporte de patrones.	Decreto número 4175 de 2011
Artículo 18. De las infracciones.	Ley 1480 de 2011 Capítulo III, Título VII, Decreto número 1471 de 2014
Artículo 19. Facultades de Reestructuración.	SIN
Artículo 20. Vigencia.	SIN

2.4. Conclusiones

Como quiera que la ciencia de la metrología es de especial importancia en las actividades de los seres humanos, es un tema que la ciencia jurídica en sus manifestaciones internacional y nacional ha desarrollado en diferentes compendios normativos los conceptos, definiciones, procesos, criterios, y todo aquello posible que se relaciona con la rama objeto de la iniciativa.

Particularmente en Colombia, la implementación del Sistema Internacional de Unidades está presente desde 1980, y la metrología como actividad de trascendencia para el país desde el año de 1959. Adicionalmente, el contenido del Tratado de París de 1875 y su respectiva modificación, fue ratificado dentro del ordenamiento en el 2012; sin embargo, su aplicabilidad interna es posterior a la propia Constitución Política de 1991 y, se confirma en la adopción de algunas Decisiones Andinas sobre la materia.

Aunque se carece de una ley que explícitamente trate la metrología en Colombia, sí existe un desarrollo regulatorio en la materia, de por lo menos 30 años, el cual en armonía con otras normas en su conjunto, desarrolla el Subsistema Nacional de Calidad, dentro del cual se contemplan los temas que conforman técnicamente la metrología.

Frente a ello, la ciencia que defiende la iniciativa se ha aunado, casi que de forma indivisible, a la política de calidad y la protección de los consumidores; razón que justifica el querer de algunos sectores de convertir en ley el marco general con el que se manifieste adecuadamente la metrología. Pero, habida cuenta de tan amplio desarrollo vía decretos que tienen su origen en facultades expresas al Gobierno Nacional en la Ley 155 de 1959, la creación de una ley sobre este tema generaría una situación de inseguridad jurídica y se dejarían en el olvido décadas de evolución reglamentaria de la metrología en Colombia.

3. Consideraciones de los ponentes

Los ponentes acompañamos la preocupación de los autores de esta iniciativa, en el entendido de que la mayoría de las actividades humanas, desde antes de nacer, están impactadas por procesos de medición que tienen como fin cuantificar el conocimiento y, de alguna manera, entender y controlar la prevención de los riesgos a los que podemos estar incursos en nuestra salud, seguridad y relaciones con los demás.

En efecto, es pertinente que Colombia tenga una Ley de Metrología, sin embargo, la construcción de esta debe considerar factores como las constantes variaciones que se presentan en los sistemas de medición y la gran cobertura y alcance que este tema maneja. Por esta razón, debe ser una ley cuya elaboración establezca parámetros generales que no se presten para interpretaciones equívocas, y que las especificidades dependan del conocimiento de los expertos en la materia. Para ello, es necesario construir una mesa de trabajo de

manera abierta y democrática, estableciendo una agenda de trabajo que permita el debate sobre el tema a nivel nacional.

Al respecto, el proyecto de ley en estudio, podría generar incompatibilidades entre lo jurídico y la práctica de su aplicación, considerando que todo lo que pretende regular ya está contemplado en el Decreto número 1471 de 2014. Adicionalmente, se presentan temas demasiado específicos que de ser aprobados por el Congreso, significaría modificar, incluso, objetos que utilizamos en nuestra vida cotidiana.

Es importante resaltar que los temas de calidad, a los cuales está atado la metrología, son dinámicos y, al estar regidos por el proyecto de ley que se pretende, obstruiría los cambios que se pueden llegar a requerir, debido a la rigidez del trámite legislativo necesario para modificar la ley.

De igual forma, es pertinente reiterar que a partir del diálogo con las distintas entidades públicas que les compete el estudio, control e implementación de las políticas y directrices del sistema de metrología en Colombia, es evidente que continuar el trámite legislativo del proyecto de ley que hoy se considera, sería ir en contra de los postulados logrados por estas entidades materializadas en el Decreto número 1475 de 2014, el cual hubo un esfuerzo de tres años de trabajo logrando un consenso entre las entidades gubernamentales que estudian esta materia.

En consecuencia, de ser aprobado este proyecto de ley, de conformidad como fue presentado, conllevaría a un retroceso en los avances que se han logrado, generando confusión en las autoridades y más grave aún, en la salud y seguridad de los consumidores. Además, una pequeña modificación al decreto anteriormente mencionado significaría entonces una inversión enorme puesto que sería necesario modificar el Sistema de Calidad y el sub-sistema de forma íntegra.

Sin embargo, es necesario aprovechar esta iniciativa legislativa para que el Congreso de la República reflexione sobre la importancia de la metrología en nuestras instituciones, en las relaciones comerciales e industriales, en la competitividad de nuestro mercado, y especialmente, en la protección de los derechos de los consumidores. Por lo tanto, desde hoy se debe empezar una política de pedagogía en esta materia, dándole alcances a los lineamientos de la política nacional del Conpes 3446 de 2006.

Consideramos, que a la hora de presentar un proyecto para el estudio del Congreso de la República lo más relevante es conocer a los involucrados, o a los sectores que una futura ley impacte positiva o negativamente en el desarrollo de sus actividades del día a día, para que sean ellos quienes hagan manifiesto su acuerdo en desarrollar la iniciativa, situación que no se presenta en este caso.

Una vez analizado el marco Constitucional, legal y jurisprudencial concerniente a este tipo de iniciativas legislativas, se puede inferir que aun-

que no irrespetan la Constitución Política en estricto sentido, su conveniencia está infundada, por los motivos antes descritos, y por ello es procedente el archivo en el curso de las actuaciones parlamentarias.

Proposición

De acuerdo a las consideraciones expuestas, solicitamos a los honorables Senadores de la Comisión Tercera Constitucional Permanente del Senado de la República, **archivar en primer debate el Proyecto de ley número 001 de 2014 Senado, por medio de la cual se crea la Ley de Metrología.**

De los Honorables Senadores,


Fernando Nicolás Araújo Rumie
Senador de la República.
Centro Democrático


José Alfredo Gnecco Zuleta
Senador de la República
Partido de la U

Bogotá D. C., 7 de octubre de 2014

En la fecha se recibió Ponencia y texto propuesto para primer debate del **Proyecto de ley número 001 de 2014 Senado, por medio de la cual se crea la Ley de Metrología.**

Suscrita por los Senadores: *Fernando Nicolás Araújo y José Alfredo Gnecco Zuleta.*


RAFAEL OYOLA ORDOZGOITIA
Secretario General

Autorizo la publicación de la siguiente Ponencia para primer Debate, consta de once (11) folios.


RAFAEL OYOLA ORDOZGOITIA
Secretario General

* * *

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 79 DE 2014 SENADO

por la cual se dictan normas para restringir la circulación de vehículos en las zonas de playa en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.

En cumplimiento de la honrosa designación que me hiciera la Mesa directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, me permito rendir ponencia para primer debate al **Proyecto de ley número 79 de 2014 Senado, por la cual se dictan normas para restringir la circulación de vehículos en las zonas de playa en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.**

TRÁMITE

El proyecto de ley fue presentado por el honorable Senador Antonio Guerra de la Espriella, el día 2 de septiembre del año en curso, ante la Secretaría de Senado, se le asignó el número 79 de 2014, se repartió para su trámite correspondiente a la Comisión Sexta, donde fui designado como ponente.

El presente proyecto de ley tiene por objeto reglamentar el uso de las playas tendientes a proteger la vida y la integridad de las personas que visitan las playas consideradas turísticas, y regular la circulación de vehículos en estas zonas destinadas al uso de los bañistas.

CONTENIDO DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley tiene por objeto que se reglamente la circulación de vehículos en las playas marítimas de Colombia y regular la utilización de las Playas turísticas.

La iniciativa legislativa consta de 14 artículos que tratan los siguientes temas:

Artículo	Descripción
1°	Describe el objeto de la ley en estudio
2°	Establece el ámbito de aplicación de ley
3°	Incluye definiciones importantes para la aplicación de su contenido.
4°	Retoma la definición, playa marítima, en los términos del artículo 166 del Decreto número 2324 de 1988 y el artículo 63 de la Constitución.
5°, 6°	Establece la prohibición de circulación para vehículos en las playas.
7°, 8°, 9°	Establecen normas sobre la seguridad y el salvamento en las playas.
10, 11	Se encargan de las obligaciones de los usuarios de las playas.
12	Trata el tema de las áreas de embarque y desembarque de embarcaciones.
13	Establece una excepción en la aplicación de la ley para las playas que no sean utilizadas para el turismo.
14	Se ocupa de las vigencias y derogatorias.

ANTECEDENTES NORMATIVOS

No existe ninguna ley que regule el uso de las playas turísticas y la circulación de vehículos que pueden poner en riesgo la integridad física de los bañistas, este proyecto de ley busca reglamentar las condiciones básicas para la organización y el funcionamiento de las playas turísticas de la Nación.

El artículo 75 de la Constitución Política de Colombia.

En relación con el tema de las playas, las autoridades locales tienen la facultad de expedir su propia regulación.

Leyes afines:

Ley 1617 de 2013, *por la cual se expide el régimen para los distritos especiales.*

Ley 1558 de 2012, *por la cual se modifica la Ley 300 de 1996, Ley General de Turismo, La Ley número 1101 de 2006 y se dictan otras disposiciones*, en su Capítulo V, artículo 12, se crearon los Comités Locales para la Organización de las Playas.

ÁMBITO INTERNACIONAL

En Europa, estados como España e Italia tienen leyes que regulan el tema de manera general y sus provincias se han encargado de regular de manera especial sobre el tema de la utilización de las playas, la protección de las mismas y la seguridad de los bañistas.

De igual manera países como Estados Unidos y Chile también han regulado sobre esta materia, y cada autoridad local ha regulado de manera específica sobre la misma.

CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

Colombia es un país con una posición geográfica privilegiada, limita por el norte con el mar Caribe y por el occidente con el mar Pacífico, y un litoral con playas en un 60% de su extensión total, muchas personas viven del turismo en estas zonas maravillosas que ofrecen a nacionales y extranjeros una gran oportunidad de disfrutar de un paisaje único con gran diversidad ecológica.

El artículo 167 del Decreto número 2324, define Playas así: “zonas de material no consolidado que se extiende hacia la tierra desde la línea de la más baja hasta el lugar donde se presenta un marcado cambio en el material, forma fisiográfica o hasta donde se inicie la línea de vegetación permanente, usualmente límite efectivo de las olas de temporal.”, lo cual deja abierto el concepto, pues serían las características físicas del terreno las que terminan por determinar si estamos en presencia de playa marítima o no.

Es así, que el proyecto de ley en comento define el concepto de playa, para posteriormente entrar a determinar qué zonas se estaría regulando; de esta manera se puede optimizar la utilización por parte de las personas y garantizar que quienes visiten estos sitios turísticos tengan un comportamiento adecuado ya que son un bien de todos y tenemos derecho a su uso de una manera segura.

Las playas y frentes de agua le pertenecen a la Nación, son públicos y de libre acceso a cualquier ciudadano. No podrá haber barreras, ni obstáculo físico, ni restricción alguna que impidan el acceso a estas.

Regular sobre el uso de las playas, hacer de estas un lugar seguro organizado, ofrece a los visitantes un ambiente seguro y tranquilo, de esta manera se promueve el turismo y que se genere más empleo.

Actualmente no hay una ley que regule de manera específica estos temas, así que las personas se ven expuestas a toda clase de riesgos, las playas turísticas no se encuentran debidamente señalizadas, y el tráfico de vehículos automotores ponen en riesgo la vida de los bañistas.

Los visitantes de estas playas no están seguros, al año se presentan muchos accidentes, y muchas personas mueren ahogadas por no contar con las medidas preventivas necesarias. Los bañistas no cuentan con la información suficiente para que no

ingresen al mar en los momentos en que la marea es tan fuerte que se pone en riesgo la vida.

También es importante hacer referencia a que hay que establecer cuáles son las zonas de embarque, pues ocurre que desarrollan este tipo de actividades sin las precauciones necesarias y se exponen a los bañistas a ser atropellados.

Por todo lo anteriormente expuesto es necesario y conveniente desarrollar un ordenamiento jurídico que promueva la tranquilidad y el orden en las playas turísticas, regular el comportamiento de las personas propias y visitantes, regular el manejo de las basuras, la responsabilidad que tienen los dueños de las mascotas y delimitar los sitios de embarque para las lanchas con motor o embarcaciones con vela.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

Teniendo en cuenta que el tema del presente proyecto de ley es hacer de las playas turística un lugar más seguro para los bañistas, que su integridad física no se vaya a ver amenazada porque las personas no acatan las normas de comportamiento mínimas que deben tener al momento de utilizar las playas, busca evitar que las personas conduzcan vehículos automotores en la playa exponiendo a accidentes a los bañistas que solo quieren disfrutar de un rato de esparcimiento y tienen derecho a no sufrir estrés por sentirse amenazados. Por consiguiente como los temas que regula el proyecto de ley en comento son sobre la buena utilización de las playas considero importante modificar el título de proyecto para que sea un poco más amplio el concepto.

También es importante incluir en el proyecto de ley las playas de los ríos turísticos, lagos y lagunas, de igual manera los bañistas están desprotegidos porque no cuentan con normas básicas que les aseguren su integridad al momento de la utilización de las mismas.

Se modifica el título del proyecto de ley así:

Texto del proyecto de ley	Texto propuesto:
<i>por la cual se dictan normas para restringir la circulación de vehículos en las zonas de playa en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.</i>	<i>por la cual se dictan normas sobre el uso y seguridad de las playas marítimas turísticas y playas turísticas de los ríos, lagos y lagunas dentro del territorio nacional y se dictan otras disposiciones.</i>

Se hace una adición al artículo 1° el cual quedará así:

Texto del proyecto de ley	Texto propuesto:
Artículo 1°. <i>Objeto.</i> La presente ley tiene por objeto reglamentar la circulación de vehículos en el territorio colombiano y se dictan otras disposiciones.	Artículo 1°. <i>Objeto.</i> La presente ley tiene por objeto reglamentar el uso y seguridad de las playas marítimas <u>turísticas y las playas turísticas de los ríos lagos y lagunas</u> dentro del territorio nacional, se reglamenta la circulación de vehículos en las playas y se dictan otras disposiciones.

Se hace una adición al artículo 2°, el cual quedará así:

Texto del proyecto de ley	Texto propuesto:
Artículo 2°. <i>Ámbito de aplicación.</i> Las disposiciones contenidas en la presente ley serán aplicables a las playas marítimas existentes en el territorio colombiano.	Artículo 2°. <i>Ámbito de aplicación.</i> Las disposiciones contenidas en la presente ley serán aplicables a las <u>playas marítimas turísticas y playas turísticas de los ríos, lagos y lagunas</u> existentes en el territorio colombiano.

Se hace una adición al artículo 3°, el cual quedará así:

Texto del proyecto de ley	Texto propuesto:
<p>Artículo 3°. Definiciones.</p> <p>a) Playas marítimas. Para todos los efectos de la presente ley considérese como Playa Marítima, a las zonas de material no consolidado que se extiende hacia la tierra desde la línea de la más baja hasta el lugar donde se presenta un marcado cambio en el material, forma fisiográfica <u>o hasta donde se inicie la línea de vegetación permanente, usualmente límite efectivo de las olas de temporal, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 167 del Decreto número 2324 de 1988;</u></p> <p>b) Zonas de embarque. Son aquellas áreas de las playas marítimas destinadas por las autoridades locales al estacionamiento, embarque y desembarque de embarcaciones profesionales o de recreo;</p> <p>c) Banderas de señalización y habilitación para el baño en el mar. Son las señales que informan a los bañistas sobre las condiciones de seguridad para el ingreso al mar. Con el fin de procurar la visibilidad adecuada de estas señales, el tamaño mínimo de las banderas de señalización tendrá que ser mínimo de 1 x 1.70 metros.</p>	<p>Artículo 3°. Definiciones.</p> <p>a) Playas marítimas. Para todos los efectos de la presente ley considérese como Playa Marítima, a las zonas de material no consolidado que se extiende hacia la tierra desde la línea de la más baja hasta el lugar donde se presenta un marcado cambio en el material, forma fisiográfica o hasta <u>donde llega la marea más alta del año;</u></p> <p>b) Zonas de embarque. Son aquellas áreas de las playas marítimas destinadas por las autoridades locales al estacionamiento, embarque y desembarque de embarcaciones profesionales o de recreo;</p> <p>c) Banderas de señalización y habilitación para el baño en el mar. Son las señales que informan a los bañistas sobre las condiciones de seguridad para el ingreso al mar. Con el fin de procurar la visibilidad adecuada de estas señales, el tamaño mínimo de las banderas de señalización tendrá que ser mínimo de 1 x 1.70 metros.</p>

Se hace una adición al artículo 5°, el cual quedará así:

Texto del proyecto de ley	Texto propuesto:
Artículo 5°. Prohibición de circulación de vehículos en las playas marítimas. Con el fin de proteger la integridad y seguridad de las personas en las playas marítimas, se prohíbe la circulación o tránsito de vehículos de cualquier tipo, que incluyen: vehículos de tracción animal, vehículos de tracción mecánica, (de dos, tres y cuatro ruedas), con excepción de bicicletas, por estas áreas del territorio nacional.	Artículo 5°. Prohibición de circulación de vehículos en las <u>playas marítimas turísticas y las playas turísticas de los ríos, lagos y lagunas.</u> Con el fin de proteger la integridad y seguridad de las personas en las playas marítimas <u>y de los ríos, lagos y lagunas, de igual manera preservar el medio ambiente,</u> se prohíbe la circulación o tránsito de vehículos de cualquier tipo, que incluyen: vehículos de tracción animal, vehículos de tracción mecánica, (de dos, tres y cuatro ruedas), con excepción de bicicletas, por estas áreas del territorio nacional.

Texto del proyecto de ley	Texto propuesto:
Parágrafo. Quedan expresamente excluidos de la aplicación de la presente disposición los vehículos utilizados por personas discapacitadas, por las autoridades Militares y de Policía, así como los utilizados para la limpieza mantenimiento y vigilancia de las playas marítimas.	Parágrafo. Quedan expresamente excluidos de la aplicación de la presente disposición los vehículos utilizados por personas discapacitadas, por las autoridades Militares y de Policía, así como los utilizados para la limpieza mantenimiento y vigilancia de las playas marítimas <u>y de los ríos, lagos y lagunas.</u>

Se hace una adición al artículo 7° el cual quedará así:

Texto del proyecto de ley	Texto propuesto:
<p>Artículo 7°. De la vigilancia, salvamento y socorrismo. En cada jurisdicción las autoridades territoriales tendrán a su cargo la organización y puesta en marcha de las actividades necesarias para la protección y el salvamento de la vida humana de las personas que utilicen las playas marítimas, en forma prioritaria durante las temporadas de mayor afluencia de personas.</p> <p>Para la prestación de este servicio deberán contar con los medios humanos y materiales que les permitan realizar las siguientes actividades.</p> <p>a) Desarrollar labores de vigilancia y socorrismo permanente en las zonas dispuestas para el baño de las personas;</p> <p>b) Desarrollar labores de búsqueda de personas desaparecidas;</p> <p>c) Informar y prevenir a las personas sobre las condiciones de seguridad para acceder al mar en las zonas destinadas para el baño;</p> <p>d) Detener y evitar toda clase de actividades que resulten peligrosas para las personas usuarias de las playas marítimas o en el mar.</p>	<p>Artículo 7°. De la vigilancia, salvamento y socorrismo. En cada jurisdicción las autoridades territoriales tendrán a su cargo la organización y puesta en marcha de las actividades necesarias para la protección y el salvamento de la vida humana de las personas que utilicen las playas marítimas <u>turísticas y playas turísticas de los ríos, lagos y lagunas,</u> en forma prioritaria durante las temporadas de mayor afluencia de personas.</p> <p>Para la prestación de este servicio deberán contar con los medios humanos y materiales que les permitan realizar las siguientes actividades.</p> <p>a) Desarrollar labores de vigilancia y socorrismo permanente en las zonas dispuestas para el baño de las personas;</p> <p>b) Desarrollar labores de búsqueda de personas desaparecidas;</p> <p>c) Informar y prevenir a las personas sobre las condiciones de seguridad para acceder al mar en las zonas destinadas para el baño;</p> <p>d) Detener y evitar toda clase de actividades que resulten peligrosas para las personas usuarias de las playas marítimas o en el mar, <u>o en los ríos, lagos y lagunas.</u></p>

Se hace una adición al artículo 8°, el cual quedará así:

Texto del proyecto de ley	Texto propuesto:
<p>Artículo 8°. <i>Equipamiento mínimo.</i> Con carácter general los recursos materiales mínimos de vigilancia y salvamento que debe tener una playa marítima son los siguientes:</p> <p>a) Señalización de vías de acceso;</p> <p>b) Banderas de señalización del ingreso al mar;</p>	<p>Artículo 8°. <i>Equipamiento mínimo.</i> Con carácter general los recursos materiales mínimos de vigilancia y salvamento que debe tener una playa <u>marítima turística y playas turísticas de los ríos, lagos y lagunas,</u> son los siguientes:</p> <p>a) Señalización de vías de acceso;</p> <p>b) Banderas de señalización del ingreso al mar;</p>

Texto del proyecto de ley	Texto propuesto:
<p>c) Equipo de salvamento;</p> <p>d) Material de primeros auxilios óptimo para ser utilizado;</p> <p>e) Botiquín sanitario;</p> <p>f) Equipos de comunicación;</p> <p>g) Torre de vigilancia;</p> <p>h) Dependiendo de la extensión de la playa marítima, del número de personas que acuda a ella y de los recursos presupuestales disponibles las autoridades locales podrán disponer de embarcaciones de rescate y vehículos de vigilancia para el buen cumplimiento de esta función pública.</p>	<p>c) Equipo de salvamento;</p> <p>d) Material de primeros auxilios óptimo para ser utilizado;</p> <p>e) Botiquín sanitario;</p> <p>f) Equipos de comunicación;</p> <p>g) Torre de vigilancia;</p> <p>h) Dependiendo de la extensión de la playa marítima <u>o de la playa de los ríos, lagos y lagunas,</u> del número de personas que acuda a ella y de los recursos presupuestales disponibles las autoridades locales podrán disponer de embarcaciones de rescate y vehículos de vigilancia para el buen cumplimiento de esta función pública.</p>

Se hace una adición al artículo 10, el cual quedará así:

Texto del proyecto de ley	Texto propuesto:
<p>Artículo 10. Obligaciones de los usuarios de las playas marítimas. El uso y disfrute de las playas marítimas es un derecho de todos los ciudadanos nacionales y extranjeros, que conlleva las siguientes obligaciones.</p> <p>a) Acatar y cumplir las orientaciones e indicaciones que por seguridad puedan realizar los servicios de salvamento y socorrismo, especialmente las de acatar las señales de banderas de ingreso al mar;</p> <p>b) Comportarse de manera adecuada de tal forma que no sea perturbado el derecho de las demás personas a disfrutar de las playas marítimas de manera tranquila y pacífica;</p> <p>c) Abstenerse de llevar a cabo cualquier actividad que contamine las playas marítimas, recoger y depositar en los compartimientos de basuras todos los desechos que se produzcan durante su estadía en la playa;</p> <p>d) Las personas que decidan bañarse por fuera de los horarios establecidos para la vigilancia y salvamento, lo harán bajo su propia responsabilidad.</p>	<p>Artículo 10. Obligaciones de los usuarios de las playas marítimas turísticas y playas turísticas de los ríos, lagos y lagunas. El uso y disfrute de las playas marítimas y de los ríos es un derecho de todos los ciudadanos nacionales y extranjeros, que conlleva las siguientes obligaciones.</p> <p>a) Acatar y cumplir las orientaciones e indicaciones que por seguridad puedan realizar los servicios de salvamento y socorrismo, especialmente las de acatar las señales de banderas de ingreso al mar;</p> <p>b) Comportarse de manera adecuada de tal forma que no sea perturbado el derecho de las demás personas a disfrutar de las playas marítimas de manera tranquila y pacífica;</p> <p>c) Abstenerse de llevar a cabo cualquier actividad que contamine las playas marítimas, recoger y depositar en los compartimientos de basuras todos los desechos que se produzcan durante su estadía en la playa;</p> <p>d) Las personas que decidan bañarse por fuera de los horarios establecidos para la vigilancia y salvamento, lo harán bajo su propia responsabilidad.</p>

Teniendo en cuenta que la playa es un lugar de esparcimiento, donde se puede compartir en familia, y para muchos la mascota es parte de ella, se permitirá el ingreso de los ejemplares caninos, que deberá usar trabilla y bozal en los casos en que el ejemplar canino sea considerado como raza peligrosa. El artículo 11 quedará así:

Texto del proyecto de ley: Artículo 11. <i>Macotas en las Playas.</i> Con el fin de prevenir y controlar las molestias y/o peligros que los animales usados como mascotas puedan causar tanto a las personas como al medio ambiente, cuando las mascotas sean llevadas a las playas marítimas turísticas, sus dueños serán responsables de ellas y deberán mantenerlas siempre con correa, siendo obligatorio el uso de bozal.	Texto propuesto: Artículo 11. <i>Macotas en las Playas.</i> Con el fin de prevenir y controlar las molestias y/o peligros que los animales usados como mascotas puedan causar tanto a las personas como al medio ambiente, cuando las mascotas sean llevadas a las playas marítimas turísticas, sus dueños serán responsables de ellas, deberán <u>mantenerlas siempre con trabilla siendo obligatorio el uso de bozal, siempre que la raza sea considerada como peligrosa.</u>
---	--

Se hace una adición al artículo 12, el cual quedará así:

Texto del proyecto de ley: Artículo 12. Los Comités Locales (de que trata el artículo 12 de la Ley 1558 de 2012) en cada jurisdicción determinarán y organizarán los espacios de las playas marítimas que podrán ser utilizados como áreas de embarque y desembarque de embarcaciones profesionales o de recreo, para lo cual contarán con un plazo máximo de (4) meses contados a partir de la aprobación de la presente ley. Parágrafo. Con el fin de proteger el medio ambiente y evitar la contaminación del agua y las playas marítimas, se prohíbe la realización de reparaciones mecánicas en las embarcaciones cuando estas utilicen las áreas de embarque y desembarque.	Texto propuesto: Artículo 12. Los Comités Locales (de que trata el artículo 12 de la Ley 1558 de 2012) en cada jurisdicción determinarán y organizarán los espacios de las playas marítimas, <u>de los ríos, lagos y lagunas</u> que podrán ser utilizados como áreas de embarque y desembarque de embarcaciones profesionales o de recreo, para lo cual contarán con un plazo máximo de (4) meses contados a partir de la aprobación de la presente ley. Parágrafo. Con el fin de proteger el medio ambiente y evitar la contaminación del agua y las playas marítimas, <u>de los ríos, lagos y lagunas</u> , se prohíbe la realización de reparaciones mecánicas en las embarcaciones cuando estas utilicen las áreas de embarque y desembarque.
--	---

Se hace una adición al artículo 13, el cual quedará así:

Texto del proyecto de ley: Artículo 13. Lo dispuesto en la presente ley no se aplicará a las playas marítimas que no sean explotadas para el turismo de manera formal y permanente.	Texto propuesto: Artículo 13. Lo dispuesto en la presente ley no se aplicará a las playas marítimas <u>y playas de los ríos, lagos y lagunas</u> que no sean explotadas para el turismo de manera formal y permanente.
--	---

Artículo nuevo. No se podrán construir edificaciones a menos de 150 metros del punto de la marea más alta del año.

Artículo nuevo. En el caso de ríos y quebradas, no se podrá construir edificaciones a menos de 20 metros de los bordes (el borde es el punto de más alta creciente que tenga el río según las autoridades ambientales) ríos y quebradas de menos de 5 metros de ancho; a menos de 50 metros del borde de los ríos de más de 5 metros de ancho.

Artículo nuevo. Los espacios entre los edificios y el borde del agua podrán tener malecones e infraestructura peatonal y para bicicletas, pero no podrán ser utilizados para la circulación de automotores.

Artículo nuevo. En cualquier caso, los POT no permitirán que las edificaciones que se hagan contra los frentes de agua, ya sean playas de mar, o riberas de quebradas o ríos, que tengan de manera individual o entre varias de ellas, una continuidad que impida el acceso público libre a dichos frentes de agua. Los POT deben garantizar que haya un acceso público a los frentes de agua por lo menos cada 150 metros. Estos accesos públicos deben tener por lo menos 20 metros de ancho. Las autoridades garantizarán que dichos accesos tengan la calidad necesaria para permitir el acceso a sillas de ruedas, coches de bebé, y tengan la iluminación que los haga seguros y amables.

Artículo nuevo. Las autoridades locales podrán restringir, o reglamentar cualquier actividad comercial en los frentes de agua. En ningún caso podrán autorizar la construcción de edificaciones para negocio dentro de las zonas de restricción contempladas en esta ley.

Artículo nuevo. Los muelles que se construyan sobre aguas y playas de la Nación colombiana para acceder a hoteles y casas sobre las playas, será de libre acceso a cualquier ciudadano que llegue en cualquier embarcación, lo mismo que las playas, hasta 100 metros hacia el interior después de pasar el punto más alto de la marea anual más alta.

Artículo nuevo. cualquier desarrollo urbanístico que se haya hecho contra las playas o frentes de agua, que no haya dejado las vías de acceso peatonal para que cualquier persona pueda acceder libremente a la playa, tienen un plazo máximo de 5 años a partir de la expedición de esta ley para construir dicha infraestructura de acceso. Las autoridades municipales podrán hacer las demoliciones necesarias, a cargo de los propietarios, para hacer vías de acceso.

Proposición:

Por las consideraciones antes expuestas, y con base en lo dispuesto en la constitución política y la ley, propongo a los honorables Senadores dar primer debate al **Proyecto de ley número 79 de 2014**, por la cual se dictan normas para restringir la circulación de vehículos en las zonas de playa en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.

Atentamente,



JORGE PRIETO RIVEROS

Senador Ponente.

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER
DEBATE PROYECTO NÚMERO 79
DE 2014 SENADO**

por la cual se dictan normas sobre el uso y seguridad de las playas marítimas turísticas y playas turísticas de los ríos, lagos y lagunas dentro del territorio nacional y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República de Colombia
DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto reglamentar el uso y seguridad de las playas marítimas turísticas y las playas turísticas de los ríos, lagos y lagunas dentro del territorio nacional, se reglamenta la circulación de vehículos en las playas y se dictan otras disposiciones.

Artículo 2°. *Ámbito de aplicación.* Las disposiciones contenidas en la presente ley serán aplicables a las playas marítimas turísticas y playas turísticas de los ríos, lagos y lagunas existentes en el territorio colombiano.

Artículo 3°. *Definiciones.*

a) **Playas marítimas.** Para todos los efectos de la presente ley considérese como Playa Marítima, a las zonas de material no consolidado que se extienden hacia la tierra desde la línea de la más baja hasta el lugar donde se presenta un marcado cambio en el material, forma fisiográfica o hasta donde llega la marea más alta del año;

b) **Zonas de embarque.** Son aquellas áreas de las Playas Marítimas destinadas por las autoridades locales al estacionamiento, embarque y desembarque de embarcaciones profesionales o de recreo;

c) **Banderas de señalización y habilitación para el baño en el mar.** Son las señales que informan a los bañistas sobre las condiciones de seguridad para el ingreso al mar. Con el fin de procurar la visibilidad adecuada de estas señales, el tamaño mínimo de las banderas de señalización tendrá que ser mínimo de 1 x 1.70 metros.

Artículo 4°. *De la naturaleza de las playas marítimas.* Son consideradas bienes de uso público las playas marítimas, por tanto intransferibles a cualquier título a los particulares, quienes solo podrán obtener concesiones, permisos o licencias para su uso y goce de acuerdo a la ley y a las disposiciones del presente decreto. En consecuencia, tales permisos o licencias no confieren título alguno sobre el suelo ni subsuelo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 166 del Decreto número 2324 de 1988 y el artículo 63 de la Constitución Nacional.

Artículo 5°. *Prohibición de circulación de vehículos en las playas marítimas turísticas y las playas turísticas de los ríos.* Con el fin de proteger la integridad y seguridad de las personas en las playas marítimas y de los ríos, lagos y lagunas, de igual manera preservar el medio ambien-

te, se prohíbe la circulación o tránsito de vehículos de cualquier tipo, que incluyen: vehículos de tracción animal, vehículos de tracción mecánica, (de dos, tres y cuatro ruedas), con excepción de bicicletas, por estas áreas del territorio nacional.

Parágrafo. Quedan expresamente excluidos de la aplicación de la presente disposición los vehículos utilizados por personas discapacitadas, por las autoridades Militares y de Policía, así como los utilizados para la limpieza, mantenimiento y vigilancia de las playas marítimas y de los ríos, lagos y lagunas.

Artículo 6°. Quienes no acaten la prohibición establecida en el artículo anterior, serán sancionados con la multa establecida en el Código Nacional de Tránsito para quienes transiten por zonas prohibidas.

Artículo 7°. *De la vigilancia, salvamento y socorrismo.* En cada jurisdicción las autoridades territoriales tendrán a su cargo la organización y puesta en marcha de las actividades necesarias para la protección y el salvamento de la vida humana de las personas que utilicen las playas marítimas turísticas y playas turísticas de los ríos, lagos y lagunas, en forma prioritaria durante las temporadas de mayor afluencia de personas.

Para la prestación de este servicio deberán contar con los medios humanos y materiales que les permitan realizar las siguientes actividades.

a) Desarrollar labores de vigilancia y socorrismo permanente en las zonas dispuestas para el baño de las personas;

b) Desarrollar labores de búsqueda de personas desaparecidas;

c) Informar y prevenir a las personas sobre las condiciones de seguridad para acceder al mar en las zonas destinadas para el baño;

d) Detener y evitar toda clase de actividades que resulten peligrosas para las personas usuarias de las playas marítimas o en el mar, o en los ríos, lagos y lagunas.

Artículo 8°. *Equipamiento mínimo.* Con carácter general los recursos materiales mínimos de vigilancia y salvamento que debe tener una playa marítima turística y playas turísticas de los ríos, lagos y lagunas, son los siguientes:

a) Señalización de vías de acceso;

b) Banderas de señalización del ingreso al mar;

c) Equipo de salvamento;

d) Material de primeros auxilios óptimo para ser utilizado;

e) Botiquín sanitario;

f) Equipos de comunicación;

g) Torre de vigilancia;

h) Dependiendo de la extensión de la playa marítima o de la playa de los ríos, lagos y lagunas, del número de personas que acuda a ella

y de los recursos presupuestales disponibles las autoridades locales podrán disponer de embarcaciones de rescate y vehículos de vigilancia para el buen cumplimiento de esta función pública.

Artículo 9°. *Clasificación de las banderas de ingreso al mar para los bañistas.* Las banderas que determinan la aptitud de las condiciones de seguridad para el ingreso al mar se clasifican de la siguiente forma:

a) **Color verde:** Indica condiciones aptas para el ingreso al mar.

b) **Color amarillo:** Indica precaución. Permite el ingreso al mar con ciertas restricciones, debido a las condiciones del mar u otras circunstancias de riesgo para las personas.

c) **Color rojo:** Indica que se prohíbe el ingreso al mar, se previene de un peligro inminente para la vida o salud de las personas debido a las condiciones del mar u otras circunstancias de riesgo para las personas.

Artículo 10. *Obligaciones de los usuarios de las playas marítimas turísticas y playas turísticas de los ríos, lagos y lagunas.* El uso y disfrute de las playas marítimas y de los ríos es un derecho de todos los ciudadanos nacionales y extranjeros, que conlleva las siguientes obligaciones:

a) Acatar y cumplir las orientaciones e indicaciones que por seguridad puedan realizar los servicios de salvamento y socorrismo, especialmente las de acatar las señales de banderas de ingreso al mar;

b) Comportarse de manera adecuada de tal forma que no sea perturbado el derecho de las demás personas a disfrutar de las playas marítimas de manera tranquila y pacífica;

c) Abstenerse de llevar a cabo cualquier actividad que contamine las playas marítimas, recoger y depositar en los compartimientos de basuras todos los desechos que se produzcan durante su estadía en la playa;

d) Las personas que decidan bañarse por fuera de los horarios establecidos para la vigilancia y salvamento, lo harán bajo su propia responsabilidad.

Artículo 11. *Macotas en las Playas.* Con el fin de prevenir y controlar las molestias y/o peligros que los animales usados como mascotas puedan causar tanto a las personas como al medio ambiente, cuando las mascotas sean llevadas a las playas marítimas turísticas, sus dueños serán responsables de ellas, deberán mantenerlas siempre con trabilla, siendo obligatorio el uso de bozal siempre que la raza sea considerada como peligrosa.

Artículo 12. Los Comités Locales (de que trata el artículo 12 de la Ley 1558 de 2012) en cada jurisdicción determinarán y organizarán los espacios de las playas marítimas, de los ríos, lagos y lagunas que podrán ser utilizados como áreas

de embarque y desembarque de embarcaciones profesionales o de recreo, para lo cual contarán con un plazo máximo de (4) meses contados a partir de la aprobación de la presente ley.

Parágrafo. Con el fin de proteger el medio ambiente y evitar la contaminación del agua y las playas marítimas, de los ríos, lagos y lagunas, se prohíbe la realización de reparaciones mecánicas en las embarcaciones cuando estas utilicen las áreas de embarque y desembarque.

Artículo 13. Lo dispuesto en la presente ley no se aplicará a las playas marítimas y playas de los ríos, lagos y lagunas que no sean explotadas para el turismo de manera formal y permanente.

Artículo 14. La presente ley deroga las normas que le sean contrarias y rige a partir de su promulgación.

Artículo nuevo. No se podrá construir edificaciones a menos de 150 metros del punto de la marea más alta del año.

Artículo nuevo. En el caso de ríos y quebradas, no se podrán construir edificaciones a menos de 20 metros de los bordes (el borde es el punto de más alta creciente que tenga el río según las autoridades ambientales) ríos y quebradas de menos de 5 metros de ancho; a menos de 50 metros del borde de los ríos de más de 5 metros de ancho, lagunas, embalses y humedales.

Artículo nuevo. Los espacios entre los edificios y el borde del agua podrán tener malecones e infraestructura peatonal y para bicicletas, pero no podrán ser utilizados para la circulación de automotores.

Artículo nuevo. En cualquier caso, los POT no permitirán que las edificaciones que se hagan contra los frentes de agua, ya sean playas de mar, o riberas de quebradas o ríos, que tengan de manera individual o entre varias de ellas, una continuidad que impida el acceso público libre a dichos frentes de agua. Los POT deben garantizar que haya un acceso público a los frentes de agua por lo menos cada 150 metros. Estos accesos públicos deben tener por lo menos 20 metros de ancho. Las autoridades garantizarán que dichos accesos tengan la calidad necesaria para permitir el acceso a sillas de ruedas, coches de bebé, y tengan la iluminación que los haga seguros y amables.

Artículo nuevo. Las autoridades locales podrán restringir, o reglamentar cualquier actividad comercial en los frentes de agua. En ningún caso podrán autorizar la construcción de edificaciones para negocio dentro de las zonas de restricción contempladas en esta ley.

Artículo nuevo. Los muelles que se construyan sobre aguas y playas de la Nación colombiana para acceder a hoteles y casas sobre las playas, será de libre acceso a cualquier ciudadano que llegue en cualquier embarcación, lo mismo

que las playas, hasta 100 metros hacia el interior después de pasar el punto más alto de la marea anual más alta.

Artículo nuevo. Cualquier desarrollo urbanístico que se haya hecho contra las playas o frentes de agua, que no haya dejado las vías de acceso peatonal para que cualquier persona pueda acceder libremente a la playa, tienen un plazo máximo de 5 años a partir de la expedición de esta ley para construir dicha infraestructura de acceso. Las autoridades municipales podrán hacer las demoliciones necesarias, a cargo de los propietarios, para hacer vías de acceso.

CONTENIDO

Gaceta número 605 - Miércoles, 8 de octubre de 2014

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia para primer debate en Senado al Proyecto de ley número 001 de 2014 Senado, por medio de la cual se crea la Ley de Metrología....	1
Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de ley número 79 de 2014 Senado, por la cual se dictan normas para restringir la circulación de vehículos en las zonas de playa en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.....	5