LEY 853 DE 2003

LEY 853 DE 2003

(noviembre 20)

Diario Oficial No. 45.378, de 21 de noviembre de 2003

RAMA LEGISLATIVA – PODER PÚBLICO

Por medio de la cual se busca fomentar y propiciar el desarrollo del transporte fluvial en Colombia y su integración con el Sistema Fluvial de Suramérica.

Notas de vigencia

Derogada por el Articulo 88 de la Ley 1242 de 2008

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1o. OBJETO. Formular las políticas públicas y establecer las normas generales para uso de los ríos navegables, con el propósito expreso de alcanzar la integración fluvial de Suramérica.

ARTÍCULO 2o. La presente ley se aplica a todos los ríos principales y sus cuencas hidrográficas, a sus afluentes y respectivas cuencas, que forman parte del territorio nacional,

ya sea que sus cauces tributen internamente o que lo hagan en costas marítimas o ríos cuyos cauces o desembocaduras pertenezcan a otras jurisdicciones nacionales.

ARTÍCULO 3o. INTEGRACIÓN FLUVIAL. Los ríos cuya parte o totalidad de sus cauces limitan con uno o varios países o fluyan a través de varios de ellos, se utilizarán con el propósito de que su navegación sirva para el transporte y comercio internacionales y cooperen, de esta manera, en la integración social y económica de Suramérica.

ARTÍCULO 4o. USOS DE LOS RÍOS. Los ríos deberán ser usados con propósitos múltiples, mediante el ordenamiento territorial de sus cuencas para uno o más de los siguientes fines: Abastecimiento de agua de la población y procesos industriales, recreación, turismo, irrigación, navegación, pesca, generación de energía eléctrica, en el marco de los criterios y políticas del desarrollo sostenible de los recursos naturales y protección del medio ambiente.

ARTÍCULO 5o. TRANSPORTE FLUVIAL. Los proyectos de transporte fluvial se deberán adelantar proponiendo y teniendo en cuenta los trabajos de adecuación, recuperación y modernización de muelles de carga y pasajeros proyectando desarrollo de los espacios urbanos y vías de acceso en donde exista la factibilidad de desarrollar nuevos puertos fluviales y actividades relacionadas con el comercio y el transporte.

En los casos que se proyecten nuevos puertos se debe delimitar el área portuaria y las obras civiles y de infraestructura, así como la identificación de las áreas privadas y públicas que faciliten en el futuro la ampliación de la actividad portuaria.

En todo caso la infraestructura asociada debe estar en armonía con el Plan de Ordenamiento Territorial de la entidad territorial donde se desarrolle.

ARTÍCULO 6o. TRANSPORTE INTEGRADO MULTIMODAL. Cuando se trate de proyectos que utilicen los cauces de los ríos como medios de navegación y transporte, se tendrán en cuenta los enlaces pertinentes con otros medios de transporte, tales como carreteables, ferroviario, aéreo, poliductos, se adecuarán las instalaciones portuarias y vías aledañas complementarias, con el fin de elevar su rendimiento y hacer uso integral de los recursos regionales y nacionales. La interrelación entre estos medios de transporte constituye los corredores integrados de transporte.

ARTÍCULO 7o. DEFINICIÓN DE LOS CORREDORES INTEGRADOS DE TRANSPORTE. Estarán constituidos por rutas e infraestructura como ríos, tramos navegables, carreteras, ferrocarriles, aeropuertos, las obras de construcción, recuperación, mejoramiento, acondicionamiento, y habilitación que deberá llevarse a cabo con tal objeto, así como las obras accesorias que faciliten y mejoren su uso, tales como acondicionamiento de lugares de origen, destinos y transferencia intermedia de personas y carga, instalaciones portuarias, muelles, patios, bodegas, almacenes, oficinas, tiendas, restaurantes, hospedaje y en general las facilidades necesarias para su adecuada operación.

ARTÍCULO 8o. UTILIDAD DE LOS CORREDORES. Servirán para que en ellos se apliquen los sistemas multi-modales e inter-modales de transporte que utiliza el comercio nacional e internacional, con el propósito de lograr eficiencia y economía en el transporte de personas y bienes, se utilizarán en forma complementaria diferentes medios o infraestructura de transporte, tales como los marítimos, fluviales, terrestres y aéreos, cuya selección dependerá de los atributos físicos de las áreas en que se proyectarán.

ARTÍCULO 9o. DETERMINACIÓN DE LOS CORREDORES. Determínese como corredores integrados de transporte los siguientes:

1. El corredor integrado de transporte Orinoco-Meta-Pacífico.

2. El corredor integrado de transporte Amazonas-Putumayo-Pacífico.

3. El corredor integrado de transporte Amazonas-Guainía o Negro-Orinoco (brazo Casiquiare)-Atabapo-Inírida-Guaviare-Pacífico y

4. El corredor integrado de transporte Arauca-Orinoco-Atlántico.

El corredor integrado de transporte Orinoco-Meta-Pacífico se compondrá del canal navegable del medio y bajo Orinoco desde Puerto Carreño hasta su desembocadura en el Océano Atlántico, el canal navegable del río Meta desde su desembocadura en el río Orinoco hasta Puerto López y los tramos carreteros o ferroviarios desde dicho Puerto hasta Buenaventura u otros Puertos en el Pacífico.

El corredor integrado de transporte Amazonas-Putumayo-Pacífico se compondrá del canal navegable del río Putumayo desde Puerto Asís hasta su desembocadura en el río Amazonas y los tramos carreteros o ferroviarios desde dicho Puerto hasta Tumaco u otros Puertos en el Pacífico.

El corredor integrado de transporte Amazonas-río Guainía o Negro-Orinoco (brazo casiquiare)-Atabapo-Inírida-Guaviare-Pacífico se compondrá del canal navegable del río Guaviare, el medio y bajo Inírida, desde el municipio de Inírida en la parte baja del río Inírida hasta Puerto Caribe en la parte media del río Guainía y desde el cruce del río Atabapo-Yavita-Maroa río Guainía y los tramos carreteros y ferroviarios desde la ciudad de Villavicencio hasta Buenaventura u otros Puertos en el Pacífico.

El corredor integrado de transporte Amazonas-río Guainía o Negro-río Vaupés-río Unilla-río Guaviare-Pacífico se compondrá del canal navegable del río Amazonas-río Guainía-río Unilla, río Vaupés, río Guaviare y los tramos carreteables desde Calamar-San José del Guaviare-Villavicencio hasta los Puertos en el Pacífico.

Los tramos terrestres mencionados podrán ser adicionados con otros que se construyan o acondicionen en un futuro, así como complementarlos con otras infraestructuras de transporte, tales como oleoductos, carboductos, etc.

El corredor integrado de transporte Arauca-Orinoco-Atlántico se compondrá de la vía fluvial Arauca-Orinoco-Atlántico y los avances de las carreteras Troncal del Llano, el Puente José Antonio Páez, la Ruta de los Libertadores, Guasdualito.

PARÁGRAFO. El Gobierno Nacional determinará otros corredores integrados de transporte en el territorio cuando lo estime conveniente, observando los objetivos y prescripciones referidos en la presente ley.

ARTÍCULO 10. La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y promulgación y deroga todas las demás que le sean contrarias.

El Presidente del honorable Senado de la República,
GERMÁN VARGAS LLERAS.

El Secretario General del honorable Senado de la República,
EMILIO RAMÓN OTERO DAJUD.

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,
ALONSO ACOSTA OSIO.

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,
ANGELINO LIZCANO RIVERA.

REPUBLICA DE COLOMBIA – GOBIERNO NACIONAL

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.
Dada en Bogotá, D. C., a 20 de noviembre de 2003.

ÁLVARO URIBE VÉLEZ

El Ministro de Transporte,
ANDRÉS URIEL GALLEGO HENAO.