



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - IVSTITIA ET LITTERAE

AÑO IV - Nº 361

Santafé de Bogotá, D. C., viernes 27 de octubre de 1995

EDICION DE 24 PAGINAS

DIRECTORES:

PEDRO PUMAREJO VEGA
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

DIEGO VIVAS TAFUR
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

SENADO DE LA REPUBLICA

ACTAS DE COMISION

COMISION SEXTA

CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NUMERO 71 DE 1993

(octubre 12)

Siendo las 12:13 del día 12 de octubre de 1993, se instaló en sesión ordinaria la Comisión Sexta Constitucional Permanente del honorable Senado de la República:

Habiendo llamado a lista contestaron los siguientes Senadores:

Dájer Chadid Gustavo

Hernández Aguilera Germán

Moreno Rojas Samuel

Mosquera Mesa Ricardo

Panchano Vallarino Guillermo

Pizano de Narváez Eduardo

Valencia Jaramillo Jorge

Vargas Suárez Jaime

Vives Campo Edgardo.

Con excusa justificada los siguientes Senadores:

Angel Mejía Juan Guillermo

Bogotá Marín Jaime

Pava Camelo Alvaro

Llano Ruiz Jaime.

El Presidente de la Comisión ordena al Secretario que se sirva leer el orden del día.

Secretario de la Comisión:

Orden del día para la sesión de hoy 12 de octubre de 1993. a las 11:00 de la mañana.

I

Llamado a lista.

II

Lectura del texto definitivo primer debate Senado al proyecto de ley número 05 de 1992 Cámara, 261 de 1993 Senado "por la cual se expide la ley general de educación".

Autor: Carlos Holmes Trujillo.

Ponentes: Gustavo Dájer Chadid y Germán Hernández Aguilera.

Publicaciones Gaceta: Proyecto Gaceta número 9 de 1993.

Ponencia primer debate: Gaceta número 274 de 1993.

III

Aprobación actas.

Acta número 62 del 21 de julio de 1993

Acta número 63 del 28 de julio de 1993

Acta número 64 del 18 de agosto de 1993

Acta número 65 del 25 de agosto de 1993

Acta número 66 del 31 de agosto de 1993

Acta número 67 del 1º de septiembre de 1993.

IV

Lo que propongan los honorables Senadores.

Gustavo Dájer Chadid, Presidente Comisión Sexta del Senado

Antonio Martínez Hoyer, Secretario General

Presidente de la Comisión, doctor Gustavo Dájer Chadid:

¿Aprueba la Comisión el orden del día?

Secretario doctor Martínez:

Sí lo aprueban señor Presidente.

Presidente de la Comisión:

Muy bien. Entonces el punto del orden del día es el de la revisión del proyecto de Ley General de la educación. Como todos sabemos se había aprobado aquí en la Comisión Sexta del Senado el Proyecto de ley General de la educación. Pero acordamos de traerlo nuevamente para una revisión última.

En el día de hoy estuvimos trabajando ocho Senadores en subcomisión. Los ocho Senadores son el Senador Germán Hernández, Edgardo Vives, Jorge Valencia, Senador Ricardo Mosquera, Eduardo Pizano, Samuel Moreno, Senador Jaime Vargas y Gustavo Dájer y decimos que a través de la Presidencia se presentará un informe de comisión en el seno de la Comisión para que sea definitivamente aprobado el Proyecto de ley en la Comisión del Senado. Entonces de una parte se modificó el artículo 19 a sugerencia del Ministerio de Educación, los artículos 41, 42, 51, 52, 98, 130, 137, 144, 198, el 215, se agregó un párrafo en el artículo 109, párrafo 180, 206, 85, un párrafo el 180 un tercer inciso se agregó en el 180. El 216 también se modificó. Se agregó artículos transitorios una de lista elegibles y otro sobre jefe de distrito educativo; un artículo nuevo sobre estímulos a los mejores estudiantes, otro artículo nuevo sobre seguro de salud estudiantil.

En el texto de la ley se modificó también el artículo 1º, el artículo 5º numeral 8º, el 34, 42 una palabra, el 43 a veces son palabritas. El artículo 54 programas microempresas. el 59.

El 82 financiación de predios rurales, el 86 cambió la palabra orientados por dirigidos, el 121 quedó de las entidades territoriales, el 155 se eliminó el representante de los padres de familia, el 180 ya le hemos dicho sí. El 191, 192, 198, se le agregó para ejercer la cátedra no tendrá que homologar el título. Eso más o menos fue todo lo que se hizo con el informe de Comisión.

Ahora, la Ministra de Educación ha estado reunida con Fecode y tiene una nueva redacción del artículo en las áreas obligatorias básicas fundamentales. Que para el logro del objetivo propuesto se establezcan las siguientes áreas obligatorias y fundamentales las cuales constituirán como mínimo el 70 por ciento del plan de estudios. Queda todo lo demás igual.

El título sería obligatorio, o fundamentales.

¿Qué decía el doctor Pizano? El artículo 1º también se le agregó la educación superior regulada por ley especiales.

Senador Pizano:

En el 25 adicional al párrafo que habíamos hablado sobre los resultados de la evaluación. Que diga las instituciones educativas cuya evaluación esté en el rango de excelencias, serán objeto de estímulos especiales por parte de la Nación. Y las que arroje resultados negativos deberán formular un plan remedial asesorado y supervisado por la Secretaría de Educación con prioridad en la asignación de recursos financieros del municipio para su ejecución.

Presidente:

Muy bien. Entonces son todas las modificaciones que se hicieron al texto. Es el resultado del informe que rinde la Comisión en el día de hoy.

Continúa la discusión, aprueba la Comisión el informe rendido. Tiene la palabra el Senador Pizano.

Senador Pizano:

Yo quisiera un poco ver si en el 128 se pudiera adicionar un par de incisos. En el artículo 128 quedaría *con el fin de lograr la formación integral del educando, cada establecimiento educativo deberá elaborar y poner en práctica un proyecto educativo institucional y que se especifiquen en otros aspectos los principios y fines del establecimiento, los recursos docentes y datos disponibles necesarios, la estrategia pedagógica, el reglamento para docentes y estudiantes, el sistema de gestión, todo iba encaminado a cumplir con las disposiciones de la presente ley y sus reglamentos.*

Yo adicionaría antes del párrafo el Gobierno Nacional establecerá estímulos o incentivos para que éste sin ánimo de lucro cuyo proyecto educativo haya sido exitoso y cumpla los criterios establecidos por el sistema nacional de evaluación.

Estos estímulos se canalizarán solamente para la réplica de estos proyectos pedagógicos en la atención de poblaciones de condiciones de pobreza de acuerdo con los criterios definidos anualmente por el Conpes Social, Es positivo y Planeación Nacional me ha dicho que está de acuerdo y me ha dicho que firma una carta aceptando eso.

Presidente:

Y el otro...

Senador Pizano:

Y en el artículo 18 de autonomía escolar, yo adicionaría un segundo Inciso que sea el primero, quedaría:

Dentro de los límites fijados por la presente ley y el proyecto educativo institucional, las instituciones educativas gozan de autonomía para organizar las áreas fundamentales de conocimiento definidas para cada nivel. Introducir áreas de asignaturas optativas, adaptar algunas áreas a las necesidades y características regionales, adaptar métodos de enseñanza y organizar actividades formativas, culturales y deportivas dentro de los lineamientos que establezca el Ministerio de Educación Nacional.

Iría un segundo inciso que diría:

Los gobernadores y alcaldes que de acuerdo con lo establecido en la Ley 60 hayan asumido las funciones de los servicios educativos estatales podrán delegar total autonomía en los rectores de las instituciones educativas la cual podrá ser revocada cuando se compruebe ineficiencia administrativa.

Las instituciones que logren evaluaciones de excelencia tendrán prioridad por parte de los alcaldes y gobernadores para otorgarle la autonomía administrativa como estímulo a su desempeño.

En consideración señor Presidente.

Presidente:

Senador Pizano, agradecemos que nos haga llegar aquí a la Mesa Directiva la propuesta suya. Y si nos puede aclarar un poco más el artículo 18.

Senador Valencia:

Como este artículo 18 tiene que ver con la autonomía escolar, y el tema de la autonomía siempre ha sido motivo de grandes conflictos, me gustaría un poco que como lo meditáramos ¿cuál es la intención misma del artículo?

Presidente:

¿Además no fue tratado esta mañana?

Senador Pizano:

El punto es y el señor Secretario tiene el texto que yo propongo, la idea es donde tengamos éxito... El artículo 18 habla sobre autonomía escolar. Entonces la idea es... dice así: Los goberna-

dores y alcaldes que de acuerdo con lo establecido en la Ley 60 hayan asumido las funciones de los servicios educativos estatales que halló lo recibieron del Gobierno podrán delegar total autonomía en los rectores de las instituciones educativas la cual podrá ser revocada cuando compruebe ineficiencia administrativa. Las instituciones que logren evaluaciones de excelencia tendrán prioridad por parte de los alcaldes y gobernadores para otorgarle autonomía administrativa como estímulo a su desempeño.

La idea es están haciendo un magnífico trabajo en sus desempeños, dieron unos resultados extraordinarios, comprueba que dentro del cuerpo organizativo del colegio es una cosa que está funcionando adecuadamente. Esta dando buenos resultados, consiguiendo buenos alumnos, los resultados de esa evaluación que hemos hablado en el artículo 25 son positivos. Entonces, la idea es deleguémosle la función para que sea el rector con su consejo directivo el que eventualmente pueda operar independientemente ese colegio. La idea es, para qué vamos a seguir con un proceso de tutoría mientras esté funcionando adecuadamente. En el momento en que el desempeño llegue a decaer por ineficiencia administrativa, o porque el desempeño no sea positivo e inmediatamente vuelve otra vez al poder de tutoría.

Pero la idea es darle libertad para que puedan como empresas independientes que los colegios fueron un poco empresas, que tengan gerentes, que tengan una función propia para funcionar.

Senador Moreno:

Presidente. Esta mañana sesionamos como dos horas, y llegamos a unos acuerdos, y aquí se están planteando cosas nuevas. Entonces yo no entiendo para qué vamos a sesionar si se van a plantear aquí cosas nuevas.

Entonces metemos todos artículos nuevos también.

Senador Pizano:

Esta mañana estábamos en sesión formal. Perfecto. Yo planteé cuando llegué a esa reunión que yo no sabía que esa reunión se iba a hacer y lo que alcancé a sacar lo que tenía dentro del carro los artículos... porque teníamos en claro que aquí se hacía la reunión y yo planteé cuando llegué a esa reunión que yo no sabía y que no tenía la totalidad de los materiales ahí porque no se había dicho que íbamos a discutir eso, sino un desayuno formal que proponía la Ministra por lo que habíamos terminado la Ley de Educación. Entonces pido el favor. Ahora revatanmelo con argumentos sólidos que me demuestren que ese artículo no va a hacer positivo para la educación.

Pero es que lo que yo estoy proponiendo no es una locura, eso es la gente que hace bien sus cosas tenemos que estimularla, apoyarla, pero yo creo que ese es el único propósito que reúne.

Si me demuestran con argumentos lógicos que lo que estoy proponiendo es totalmente irascible, inmediatamente lo retiro.

Senador Valencia:

Yo sí entendí Eduardo que la reunión esta mañana con la Ministra era para discutir las últimas ideas para el proyecto y con ese propósito asistir al desayuno y llevé algunas ideas. Algunas tuvieron éxito, otras no.

En cuanto a la propuesta ya concreta de este artículo 18 de autonomía escolar mi inquietud es la siguiente:

Este artículo dice que dentro de los límites que establece la Ley las instituciones educativas gozan de autonomía.

La propuesta le traslada la autonomía al rector.

Entonces, ya no son las instituciones educativas, sino el rector. Luego realmente me parece que no es un cambio afortunado. Porque no es afortunado, no estoy descalificando, hay rectores buenos, regulares, malos como en todo. Pero naturalmente cuando la ley y el artículo habla precisamente de la institución educativa, estamos dando la posibilidad de que participe dentro de esa autonomía que reconoce la ley a distintos estamentos que forman la institución.

No sólo al rector. Es muy dictatorial es sólo el rector. En cambio la institución educativa es el rector, los docentes, en fin toda la comunidad.

Entonces con respecto al Senador Pizano, a mí me parece mejor el artículo original tal como está. Porque es que mantiene, dice así:

Dentro de los límites fijados por la presente ley y el proyecto educativo institucional, las instituciones educativas gozan de autonomía para organizar las áreas fundamentales de conocimiento para cada nivel, introducir áreas en las asignaturas, etc., etc., y después dice el párrafo: Las Secretarías de Educación Departamental o Distrital serán las responsables de la asesoría que eso me parece perfecto. O sea, asesoran a la institución educativa y es más, otros no, él sólo.

O sea, que me parece mejor, más democrático, más posibilidades de conocimiento, etc., etc., como ya están. En resumen me parece señor Presidente y con el respeto del Senador Pizano, comprendo su buena intención, pero creo que la modificación desmejora el artículo en vez de mejorarlo.

Senador Pizano:

El punto que como está redactado a diferencia de lo que yo propongo, me parece que hay una libertad en lo que concierne al manejo sobre áreas de conocimiento, introducir asignaturas, todas estas cosas se encuentran y el artículo es muy claro y todas éstas y como está redactado en la forma y como se puede en ese sentido.

Sin embargo, quiero buscar es que no podemos seguir manteniendo todo amarrado, es un amarre con los alcaldes. La institución bien que mal va a

seguir en defendiendo mucho las alcaldías y las secretarías de educación.

Démosle autonomía en el manejo presupuestal, en su manejo de organización interna, en todo. Entonces amplíemos un poco el artículo hacia eso, si el colegio demuestra que es eficiente administrativamente se le revoca inmediatamente. Pero estimulemos las entidades para que haya autonomía.

Senador Valencia:

Perdón Senador, me parece que hay más autonomía en el artículo como esta, que en lo que usted propone.

Por qué, porque es que la institución educativa, estamos hablando de un centro donde está el rector, docentes, directivas, estudiantes, en fin, esa es una institución educativa. No es la Secretaría de Educación, del municipio, del departamento, no. Es la institución educativa. Entonces, dice el artículo dentro de los límites que fija la Ley. Obviamente establece unos límites, esa institución goza de una autonomía que a mí me parece excelente, porque esa, estamos dándole oportunidad a cada institución, para que ella organice de acuerdo con la ley, las áreas fundamentales del conocimiento.

A mí me parece que es mucho mejor eso que decir, le damos esa facultad al rector. Solamente al rector.

Ministra de Educación, doctora Maruja Pachón de Villamizar:

Lo que el Senador Pizano, está planteando hoy lo ha venido planteando desde hace mucho tiempo desde que comenzamos la discusión aquí en el seno de la Comisión.

Nosotros no podemos reformar la Ley 60 con la Ley General de la Educación. Lo que él quiere es que la competencia de la administración se pase al establecimiento educativo. Esa competencia quedó clarísimamente definida en la Ley 60 en los municipios.

Sin embargo, quedó la posibilidad de que los alcaldes puedan delegar esa función en los establecimientos educativos.

Estamos comenzando un proceso de descentralización de la educación, no sabemos cuánto nos vamos a demorar en llegar a poder descentralizar a los departamentos, y menos a los municipios. Esto va a hacer un proceso que por lo menos nos va a llevar a cuatro años. Yo no entiendo cómo y por qué queremos descentralizar al establecimiento educativo. Conceptualmente, porque legalmente no se puede.

Pero conceptualmente tampoco lo entiendo. Porque países que descentralizados hicieron una descentralización de choques al establecimiento como Francia, como México se están devolviendo de esa descentralización.

Me aterra. A mí me parece prudente que esperemos a ver cómo funciona el manejo, la nominación, todo en los municipios y en los departamentos y después veamos la posibilidad de que algunos establecimientos educativos que por ahora no existen porque al establecimiento se le está dando vida a este proyecto de ley. Que cuando ya tengan una vida propia y cuando ya estén funcionando veamos cómo algunos pueden tener funciones de otro tipo, porque los alcaldes se le deleguen. No porque podamos hacerlo desde esta ley. Muchas gracias.

Senador Valencia:

Perdón...

Senador Pizano:

Las funciones a lo que es la capacitación, materias, asignaturas, eso se les está delegando a través de la ley numéricamente sí es mucho más fuerte quizás y quizás inclusive dentro de lo que yo propongo es mi redacción, permitiría limitar de cierta forma lo que se está diciendo en ese sentido, en esa área específica.

Yo lo que digo es que vamos a descentralizar asignémosle responsabilidades, pero el día de mañana estamos diciéndole a un rector su colegio es de mala categoría, su colegio no puede funcionar. Y él me dice, hombre pero qué hago sí es que no me dejan las herramientas ni tengo el manejo del colegio.

Es el único colegio en que podemos llamar en una actividad en que el Gerente, el Presidente de ese negocio resulta que no maneja la educación. Es que no tiene manejo de nada dentro de su institución.

Entonces lo que digo es, estoy totalmente de acuerdo.

Yo no estoy de acuerdo en entregar eso y allá que se vantién a ver que es lo que pueden hacer.

Está amarrado a la evaluación, si la evaluación es positiva, le soltamos riendas. Le soltamos las riendas de la actividad puede hacerlo, pero sí resolvemos y empezamos a darnos cuenta que resulta que las asignaturas que están metiendo las cosas que están haciendo son totalmente una locura, tenemos que restringir y se busca eso, que no sea una cosa a la loca de soltarles la educación, sino que le vamos entregando, vamos evaluando lo que se va haciendo. Eso está amarrado a una evaluación. Yo creo que es positivo, uno no puede exigirle resultados a la gente sino la de mecanismos para ello.

Senador Valencia:

Estamos hablando tal vez de dos cosas distintas, este artículo tiene muchos limitantes, los límites que le fija esta ley, los lineamientos que establece el Ministerio de Educación, y le dice dentro de los límites de esta ley, los lineamientos del Ministerio, es lo que dice esa institución educativa goza de una autonomía pongámoslo entre comillas porque tiene una Ley y tiene un Ministerio por encima.

Pero para qué goza de esa autonomía. Goza es para organizar las áreas del conocimiento, lo que enseñan, las áreas fundamentales, aquí no estamos hablando nada de administrativo en el sentido de designación, docente, no, eso no lo estamos hablando en ese artículo. Luego, la evaluación decía el Senador Pizano, está explícitamente dicha en esta ley en varios artículos, con lo cual hemos estado totalmente de acuerdo.

Hemos dicho que se necesita. Lo que quiero anotar es que la propuesta del Senador Pizano, cambió de fondo el artículo. Y podría ser otro artículo, pero no éste que se refiere a una autonomía escolar llamémoslo así. A una autonomía escolar que está enmarcada entre todo lo que dice la ley que puede hacer y que no puede hacer y lo que dice el Ministerio. Entonces si ya la ley establece unas áreas fundamentales y dice usted tiene que tener estas áreas fundamentales no se puede salir de ahí porque son obligatorias. Esas que son indispensables que se estudien no se pueden salir de ahí.

Lo que le dice es que dentro de esas normas tiene un medio juego o manejo, eso es lo que dice esto. Dice adoptar métodos de enseñanza, organizar actividades formativas, culturales y deportivas dentro de lo que dice el Ministerio.

Es lo que dice el artículo. Luego ese artículo no se contradice para nada en lo que usted dice, pero debe ser otro artículo.

Senador Germán Hernández:

Yo quiero decirle a Eduardo que yo estoy plenamente de acuerdo con usted. Y algún día tenemos que llegar a la plena autonomía de la institución educativa. Pero pienso al igual que muchos, que nos toca ir despacio.

Por ahora nosotros tenemos una limitación como lo acaba de decir la Ministra, la Ley 60. La Ley 60 establece con claridad cuáles son las competencias de los departamentos, cuáles las competencias de los municipios.

Nosotros no podemos ir más allá en la Ley General de la Educación, porque hasta donde tengo entendido aquí se habla cada rato de la Ley 60, que la Ley 60 es la de mayor jerarquía, que es la Ley General de la Educación.

Porque si mal podríamos entrar ya a autorizar a los alcaldes para que a su vez los alcaldes deleguen funciones o le entreguen una de las competencias que ellos tienen a los rectores. Desde luego, yo coincido con usted y algún día tenemos que llegar allá, porque yo soy de los que creo y aquí lo hemos dicho muchas veces, que finalmente el que tiene que responder por un colegio es el rector.

Y qué se puede asegurar si un colegio es malo o si el rector es bueno o es malo. Y lo vamos a evaluar como cabeza ¿cuál es el resultado de ese colegio?

Y si queremos evaluar a ese rector tenemos que darle todos los mecanismos necesarios para que él

pueda demostrar algún trabajo, que algún día él pueda escoger sus profesores, ojalá que algún día él pueda manejar incluso sus recursos, y no tenga que haber estos entes intermedios de departamentos, municipios, hasta llegar finalmente al rector.

Pero a mí me parece que por ahora tenemos una limitación que es la Ley 60 y tenemos que someternos a eso Eduardo.

Claramente lo establece aquí cuáles son las competencias de los departamentos de la educación, administrar los recursos cedidos por la Nación, planificar los... ahí lo establece con claridad.

De manera que con los recursos no podemos hacer nada.

Cuáles son las competencias de los municipios, administrar los servicios educativos estatales de educación preescolar, básica primaria y secundaria y media. Hasta ahí podemos llegar. Es más, de pronto llegamos con mucho esfuerzo a los municipios. Por ahora se le entrega a los departamentos y a los municipios de más de cien mil habitantes, con toda una serie de requisitos. Por eso a mí me parece que siendo buena su idea yo la comparto y yo he defendido esa posición, pero infortunadamente por ahora no podemos llegar allá porque hay las limitaciones establecidas en la Ley 60. Pero por otra parte además de eso yo quería decirle una cosa señor Presidente con todo el respeto señor Presidente, con el respeto de la Comisión, si esta mañana nos reunimos en el Ministerio y trabajamos sobre toda una serie de temas y a mí me parece no se que deberíamos esperar que llegue el documento del Ministerio que los asesores lo están redactando y no lo han traído todavía, sobre lo que discutimos esta mañana.

Presidente, doctor Dájer:

Los documentos están aquí Senador.

Senador Hernández:

Tiene usted anotado en su borrador, pero en el Ministerio quedaron de traernos el documento donde hay unas propuestas suyas. Donde hay unas propuestas del Senador Pizano, hay un documento del Ministerio, pero ese documento no fue acogido tal como está sino que tiene correcciones. El doctor Pizano tiene unas propuestas y se le aceptaron algunas y se corrigieron otras, se rechazaron otras.

El doctor Jorge Valencia hizo algunas propuestas y se acogió lo mismo. Y en el Ministerio se quedaron allá tratando de sacar el último documento que me imagino que ese sí era el último. Y sería bueno señor Presidente que lo tuviéramos en la mano para ver si coinciden las correcciones que nos van a presentar allá en lo que nosotros discutimos esta mañana.

Yo hablaba con el Senador Jorge Valencia hace un momentico señor Presidente para terminar ha-

ciendo una propuesta; el doctor Valencia me dice que mañana vamos a sesionar conjuntamente y que todo lo que van a hacer es entregar la Ponencia de la ley de la televisión.

Por qué no esperamos señor Presidente que nos traigan el documento del Ministerio con todas las correcciones que se hicieron está mañana así sean cosas minúsculas, a mí me parece que vale la pena tenerlo en la mano para ver si el documento refleja lo que discutimos esta mañana y mañana cómo vamos a hacer una sesión muy corta, conjunta con la de la Cámara para entregar o leer la Ponencia de televisión, salimos de allá y venimos ya con el documento leído y listo y debatimos y aprobamos lo que venga en el documento.

De pronto habrá que hacerle alguna modificación para darle mañana la estocada final al proyecto que ahora usted tiene todos los apuntes, usted es muy acucioso en eso y tiene todos los apuntes en su borrador, pero de pronto cuando nos entreguen los apuntes del Ministerio vamos a encontrar que no coinciden con lo que propuso el Senador Valencia, incluso el Senador Pizano, entonces volvemos otra vez a otra reunión.

Presidente:

Mira, podemos si quieres, hacer un receso de cinco o diez minutos mientras llega el documento.

Senador Hernández:

Yo no tengo ningún inconveniente y desde luego para terminar señor Presidente sobre la carta del Senador Pizano, él planteó esta mañana esa inquietud, hay una evaluación de carácter institucional todos los años, pero en la ley no se dice nada absolutamente sobre qué actitud vamos a asumir con respecto a la evaluación o al resultado de la evaluación y desde luego, ahí hay que colocar algo, qué pasa con los que salen bien en la evaluación, qué pasa con los que salen mal en esa evaluación institucional porque no tiene sentido hacerla sin saber qué va a pasar después de que sepamos el resultado de la evaluación.

Yo en eso coincido. Pero a mí me parece que tanto como ir ya en base a que la evaluación es buena, de una vez darle autonomía a los rectores para que los rectores entren a manejar una serie de situaciones, me parece que ir más allá de lo establecido en la Ley 60, muy amable.

Senador Valencia:

Es evidente que nosotros con una Ley Ordinaria no podemos modificar una Ley Estatutaria. Porque la Ley Estatutaria exige dos requisitos. Uno ser aprobado en una sola legislatura. Y este proyecto ya lleva dos.

Segundo tiene que ser aprobado por mayoría absoluta.

Luego tendríamos que haber tramitado la Ley General de la Educación como una Ley Estatutaria

y no la hemos tramitado. Luego nosotros mediante artículos de la Ley General no podemos modificar la Ley 60. Eso es clarísimo. De modo que yo en eso no tengo ninguna duda de que no lo podemos cambiar.

Senador Pizano:

La Ley nos amarra en algo, pero la Ley no estamos contraviniendo lo que dice la Ley 60 de ninguna forma, sino que la idea es que el alcalde pueda delegar en el rector. O sea, no se contraviene en el sentido de que se le devuelve el Ministerio, que se le devuelve a la gobernación, de ninguna forma.

A mí lo que me parece y se lo digo con toda la franqueza del caso es que instituciones educativas de calidad, o sea, yo no busco a través de esta ley reglamentar una cosa o reglamentar la educación o decir que ya reglamentamos la Ley de Educación.

Yo creo que esta ley tiene que servir y mejorar la calidad de la educación en el país o no hemos cumplido el propósito. Creo que la gran mayoría de las propuestas ayudan y van en ese camino. Pero a mi manera de ver, mientras las alcaldías, sigan manteniendo los departamentos, el manejo que tiene sobre las instituciones educativas, yo creo que jamás lograremos una calidad en la educación, no hay ningún incentivo.

Se le entrega al rector una institución educativa que no puede ni mandar. Un rector de papel, es una marioneta sentada en la rectoría al cual no tiene ningún poder disciplinario, administrativo, de gasto, ningún poder de absolutamente nada.

Quitemos al rector, porque decir tener o no tener rector es casi como da exactamente lo mismo. Mi idea no es yo no soy descentralista a muerte, yo soy descentralista de cosas obvias. Si la evaluación está dando que es mediocre la institución, no tiene sentido delegar y delegarle a una persona que sabemos que no está cumpliendo bien los requisitos.

Pero para poderle exigir a un rector sí tenemos que darle los mecanismos para poder operar.

Mientras no le demos los mecanismos no podemos exigirle absolutamente nada.

Es un títere más.

Ministro de Educación:

Se habla que por lo menos le demos unas facultades al alcalde, el alcalde ya las tiene. En la Ley 60 claramente dice que el alcalde podrá delegar en la administración de la educación.

Eso ya está claro en la Ley 60. Por otra parte yo sí creo que le estamos dando una vuelta muy grande a la institución y por consiguiente al rector. Los rectores pueden que hasta la fecha hayan sido rectores de papel, pero un rector que dirige un colegio que va a tener un proyecto educativo institucional propio, distinto, diferente a los de los

otros colegios. Que va a tener un consejo directivo con la participación de toda la comunidad educativa coordinada y dirigido por él. Que de hecho ya tiene unos fondos provenientes de las matrículas para poder tener alguna elasticidad en el gasto y que demuestre una eficiencia excelente y un magnífico proyecto educativo evaluado. Yo creo que el municipio tiene ya las facultades para delegar la educación y eso lo tenemos que dejar de ese tamaño.

La Ley 60 dice que los alcaldes podrán delegar la administración de la educación.

Senador Pizano:

Es que no es un punto buscando contrariar nada.

...

Lo que yo busco es calidad en la educación.

El día de mañana lo van a llamar a evaluar y le van a decir: sabe qué señor rector, usted es un individuo mediocre porque no funcionó y él tendrá que voltearse y decir puedo ser mediocre porque acepté la postulación para ser rector de un colegio y nunca recibí los mecanismos para poder operar el colegio.

Porque allá desde el departamento, la alcaldía sigue manejando el colegio.

Senador Mosquera:

No pierdan de vista que estamos hablando de autonomía académica, a ese nivel ya está concedida. Esa autonomía total no se le dieron ni a las universidades del Estado porque por Constitución hay una suprema inspección y vigilancia que el Estado no se la pueda entregar a ningún ciudadano.

Entonces perdónenme pero yo sí creo que estamos hablando cosas distintas. Una cosa es autonomía académica en áreas claves y otra cosa es autonomía total.

Es que ni siquiera en ese caso sí somos bien constitucionalistas, esa autonomía finalmente si la tendría es el alcalde porque él tiene un conjunto de autonomía, tiene un montón de decisiones. Y sin embargo, y aún así no le estamos dando la autonomía académica precisamente porque partió con todo el respeto con muchos de los alcaldes probablemente pueden ser excelentes administradores, pero en la parte académica de pronto no lo son.

Entonces, yo creo que insistir en esa autonomía doctor Pizano, es equívoco, entre otras cosas esa autonomía no se le está dando ni siquiera a los rectores de las universidades del Estado, porque inclusive esa autonomía se le entrega es a los consejos superiores, sobre la base de definir quiénes los integran.

Senador Pizano:

Yo creo que va en línea un poco en lo que decía el Senador Valencia Jaramillo, entreguémosela a los consejos directivos de los colegios.

Senador Mosquera:

Pero parte desde el punto de vista de lo que estamos hablando, mire que estamos hablando de un colegio de secundaria...

Presidente doctor Dájer:

Están suspendidos los diálogos.

Senador Mosquera:

De una escuela por ejemplo. Mire de qué estamos hablando. Hay diferencias enormes, perdóname pero esa autonomía no la tienen ni los consejos superiores de las universidades, bueno la tienen pero quién está sentado allí en primerísimo lugar, la señora Ministra de Educación.

Senador Pizano:

Me permite una interpelación...

Presidente:

Excúseme, excúseme, yo quiero pedirle al señor Secretario que proceda a leer esta carta que ha llegado en el seno de la Comisión Sexta del Senado, firmada por los señores Ministros de Hacienda, Rudolf Hommes y el doctor Armando Montenegro, Director de Planeación Nacional.

Secretario doctor Martínez:

República de Colombia, Departamento Nacional de Planeación - Dirección Santafé de Bogotá, 12 de octubre de 1993.

Señores

Comisión Sexta Senado de la República

Ciudad.

Referencia: Ley General de la Educación.

Honorables Senadores:

Queremos hacerle llegar algunos comentarios con relación de algunos artículos aprobados de la Ley General de la Educación teniendo en cuenta que no recogieron los acuerdos de la Subcomisión y distintas reuniones celebradas con el Gobierno Nacional en las que participamos conjuntamente con el Ministro de Educación y el Consejero Presidencial para la política social.

1. En primer lugar se había acordado eliminar los artículos 96, 97, 98, 144, 146, 171, 172, 173 y 178 que se refieren a planta de personal docente y corporación, novedades, pagos de salarios y prestaciones, cuyo tratamiento ya fue definido en la Ley 60 de 1993 cuyos aspectos particulares serán objeto de reglamentación de dicha Ley.

2. Nuevamente queremos llamar la atención sobre los artículos 194 y 195 que en el nuevo texto oficial corresponden al 174 y 175 ya que no estamos de acuerdo con señalar explícitamente que con cargo a los recaudos recibidos por concepto de transferencias municipales se paguen educadores que actualmente están siendo financiados por recursos propios.

Hasta ahí termina el artículo.

...

3. Frente a otra serie de artículos aprobados proponemos las siguientes modificaciones que también fueron acordadas:

El artículo 18 de autonomía escolar incluir el párrafo siguiente:

Los gobernadores y alcaldes que de acuerdo con lo establecido en la Ley 60 hayan asumido las funciones de los servicios educativos, el artículo 18 de autonomía escolar incluir el párrafo siguiente: "Los gobernadores y alcaldes de acuerdo con lo establecido en la Ley 60 hayan asumido las funciones de los servicios educativos estatales podrán delegar total autonomía en los rectores de las instituciones educativas la cual podrá ser revocada cuando se compruebe ineficiencias administrativas. Las instituciones que logren evaluaciones de excelencia tendrán prioridad por parte de los alcaldes y de los gobernadores para otorgarle la autonomía administrativa como estímulo a su desempeño".

En el artículo 25 de evaluación institucional incluir el siguiente párrafo: "Las instituciones educativas cuya evaluación esté en el rango de excelencia serán objeto de estímulos especiales por parte de la Nación y las que arroje resultados negativos deberán formular un plan de remedial asesorado y supervisado por la Secretaría de Educación con prioridad en la asignación de recursos financieros del municipio para la ejecución".

En el artículo 128 del proyecto educativo institucional incluir el párrafo siguiente:

"El Gobierno Nacional establecerá estímulos e incentivos para aquellas instituciones sin ánimo de lucro cuyo proyecto educativo haya sido exitoso y cumpla los criterios establecidos por el sistema nacional de evaluación. Estos estímulos se canalizarán exclusivamente para la réplica de estos proyectos pedagógicos en la atención de poblaciones en condiciones de pobreza de acuerdo a los criterios definidos por el Conpes Social anualmente. Cordialmente Rudolf Hommes, Ministro de Hacienda y Crédito Público y Armando Montenegro, Director Departamento Nacional de Planeación".

Ministra de Educación, doctora Maruja Pachón de Villamizar:

Yo creo que el Senador Pizano me puede informar más sobre la conversación con el Ministro Hommes y el Jefe Nacional de Planeación porque fue el único de todos ellos que tiene los mismos criterios y que asistió a las reuniones de la subcomisión.

No se puede afirmar de ninguna manera que éstos son acuerdos de la subcomisión. El Senador Pizano piensa que esos artículos deben ser así, pero el Senador, pero perdón el Ministro Hommes y el Jefe Nacional de Planeación Montenegro, jamás estuvieron en la subcomisión ni acordaron esos artículos, ni nunca estuvimos con ellos, ni nunca los discutí yo personalmente, luego no acepto los térmi-

nos de la carta en el sentido de que ese fue un acuerdo de la subcomisión.

Senador Hernández:

Yo quiero decir una cosa que es molesta y harta, a mí me parece que la Ministra como la Comisión merecen respeto. De dónde acá Montenegro y Hommes aparecen mandándonos una carta diciéndonos qué les gusta y qué no les gusta. A mí me parece que en eso debe haber un poco de orden y por lo menos deben unificar criterios los funcionarios del Gobierno, porque mientras que la Ministra que ha venido trabajando en el proyecto está defendiendo aquí una serie de puntos de vista y de la noche a la mañana el doctor Montenegro y el señor Hommes nos mandan una carta a última hora diciéndonos cómo debemos cambiar las cosas, y cómo debemos incluirla o escribirlas cuando nunca han querido venir y nunca han venido aquí a participar en el debate. Yo a eso sí no le jalo, me muero de la pena. Yo pienso que ellos son gobierno y eso no está bien.

Ministro de Educación:

Lo que yo quiero hacer énfasis es volver a aclarar, pueda que tengan esos puntos de vista que son los mismos del Senador Pizano, eso es respetable que los tengan, pero jamás fueron motivo de ningún acuerdo en la subcomisión. Y en eso yo sí quiero ser absoluta y totalmente clara.

Senador Mosquera:

Presidente yo sí creo que en esto me pongo completamente de acuerdo con la posición que se está manejando la Comisión, yo soy muy respetuoso como todos nosotros, perdónenme colega Germán Hernández que las opiniones que podemos tener todos, yo creo que con una obvia consideración y no quiero para nada establecer una innecesaria polarización entre el mismo gobierno, pero la persona responsable del Ministerio de Educación es la señora Ministra de Educación y con ella hemos tenido y con su equipo de asesores unas muy cordiales relaciones inclusive unas cordiales discrepancias y hemos venido tramitando todo el proyecto de ley, este proyecto de Ley ya lleva un techo bastante largo, con todo el respeto que a uno le merece de los otros funcionarios, pero esto no es bueno señora Ministra le advierto. La vez pasada con todo el problema que crearon fue porque Planeación sacó por allá con el tema de la apertura educativa unos documentos y todavía señora Ministra inclusive ya con Ley 30 aprobada y todo tenemos problemas porque tienden a generar unas opiniones adversas a la ley y realmente dañar en cierta forma un espíritu que con todo lo que podemos discrepar todavía con Fecode y con los maestros éstos ya son puntos bastante avanzado de acuerdo. Yo veo que el colega Senador Pizano, y me parece muy importante la opinión de cada quien de nosotros no debemos seguir legislando por un lado dentro de la Comisión con la responsable en este caso de la cartera de educa-

ción que es la doctora Maruja Pachón, la Ministra y por otro lado mirando con los otros Ministros que más podemos colocarle.

Yo por ejemplo así de entrada sería muy bueno el tema de los incentivos, pero es que ese tema ya está en la ley, ya están incluidos los incentivos, pero muy malo por ejemplo el que arroje resultados negativos deben formular un plan remedial asesorado y ... qué tiene qué decirnos el señor Ministro de Hacienda y el Director de Planeación Nacional señora Ministra también en este caso en esta materia.

Es más, creo que hasta una mínima cortesía que esto se ha debido manejar no exactamente a través de nosotros en este momento sino a debido enviarse en su oportunidad. Pero yo sigo pensando que a esta ley no debemos colocarle más talanqueras, la Ley 60 de competencias y recursos prácticamente fue a iniciativa del señor Ministro de Hacienda y Planeación sacar la parte respectiva justo para darle en cierta forma un tratamiento particular a la parte ciertamente de financiación. Si manejamos la parte académica y curricular en este Proyecto, en esta ley que creo que no debe seguir siendo en todo caso manejada como con cuatro o cinco voceros distintos del Gobierno Nacional por un simple y elemental respeto con la señora Ministra de Educación.

Senador Valencia:

Podríamos resolver tal vez esta carta de manera quizá constructiva de la siguiente manera:

La señora Ministra y los señores Ponentes Senador Hernández, y Senador Dájer le agradezco su atención, sugiero lo siguiente: A todos nos ha sorprendido la carta, nunca supimos de las reuniones de esa subcomisión, y que en la subcomisión se hubiera hecho esos acuerdos.

Donde el Ministro dice de una manera clara que hay que eliminar el 96, 97, 98, 144, 146, 171, 172, 176 y 178.

De una vez dice que eso se acordó. Que había que eliminar todos esos artículos.

Yo creo que todos estamos sorprendidos por este pequeño incidente, pero como es cierto como lo anotaba el Senador Mosquera que ya hemos recorrido un largo trayecto con esta ley, naturalmente si ahora empezamos a discutir lo que dice la carta del señor Ministro de Hacienda, pues francamente casi que vamos a volver a empezar.

Entonces, de una manera respetuosa señor Presidente, yo sugeriría lo siguiente: Que los señores Ponentes, o sea Su Señoría y el Senador Hernández con la señora Ministra miraran esas notas y se encuentran algo aceptable en su Ponencia para segundo debate en la plenaria proponen lo correspondiente. Me parece que es lo constructivo para que podamos seguir y más bien ya nos concretamos el informe que ya llegó y haber si le damos ya el

trámite final al proyecto. Entonces yo me permito proponer eso.

Senador Pizano:

Estoy totalmente de acuerdo, yo no sé, yo quisiera aclararle a la Ministra, me da la impresión porque me miró a mí cuando se habló de la subcomisión, no se de qué subcomisión está hablando y yo sí quiero que eso quede claro que yo asistí a una subcomisión, pero de esto no se trató y a mí sí me queda muy claro esto.

Si hubo otra subcomisión distinta entre funcionarios del Gobierno o con los Ponentes con otros Ministros, yo realmente no conozco y la carta dice así:

Teniendo en cuenta que no recogieron los acuerdos de la subcomisión y distintas reuniones celebradas con el Gobierno Nacional con la que participamos conjuntamente con la Ministra, participamos con el doctor Montenegro, el doctor Hommes. De todas maneras me miró apenas se dijo eso, pero yo quiero dejar claro que yo formé parte de esa subcomisión.

Lo segundo que quiero decir es: Yo he venido insistiendo desde el primer día aquí sobre la autonomía y la fortaleza que yo creo que se le deben dar a los rectores y a todos ustedes les consta porque desde que se inició el debate he propuesto eso, en la Ponencia o en las modificaciones en la ponencia que yo les pase está incluido el texto en esa misma forma igualito, yo he peleado ese punto porque considero que es indispensable para garantizar una calidad en la educación. El punto es yo acojo lo de Jorge Valencia, las modificaciones si ustedes consideran que son pertinentes, sométanla a segundo debate y acabemos el problema. Yo creo que ya a habido una discusión del texto del Proyecto, a mí la impresión que me da muy clara es que no hay el inconveniente para la autonomía escolar, para la autonomía de la rectoría, yo personalmente considero que es vital para lograr una calidad y excelencia académica y poder tener una autonomía. Pero si la Comisión considera lo contrario, aquí no se está... produciendo decretos sino leyes y en las leyes tiene que haber intervención de todos los que habemos aquí.

Presidente:

Le agradecemos nos haga llegar la carta del señor Director de Planeación y el Ministro de Hacienda y además le damos la palabra enseguida a la Ministra de Educación.

Ministra de Educación, doctora Maruja Pachón:

Para aclarar lo siguiente, la única subcomisión de la que podemos hablar es la subcomisión que enviaron ustedes de aquí, a la cual usted perteneció. Dice la carta participamos en la subcomisión porque sí fueron funcionarios de Planeación y de Hacienda a esa subcomisión y asistieron a algunas reuniones. Por eso dice participamos en esa subco-

misión. Pero la única subcomisión que existió fue la que ustedes nombraron.

Gracias.

Presidente de la Comisión:

Señor Secretario sírvase leer el informe si usted lo tiene en sus manos, el informe general ya firmado por los Senadores, sírvase leerlo, veo que el documento lo tiene cada uno de ustedes, yo voy a hacer una observación final.

Senador Moreno:

Presidente propongo que se obvie la lectura del documento ya que todos lo tenemos.

Presidente:

Yo digo al informe general. La proposición de informe.

Sírvase leerlo señor Secretario.

Secretario de la Comisión, doctor Martínez:

Informe de la subcomisión del texto definitivo de la Ley General de la Educación.

De acuerdo por el encargo echo por la Comisión Sexta del honorable Senado los suscritos Senadores convocados por los ponentes del Proyecto de ley se reunieron el día 12 de octubre de 1993, con el fin de revisar la concordancia, sintaxis y ajustes del proyecto de ley que los asistentes presentaron llegándose a la siguiente conclusión: Se aceptan las modificaciones contenidas en el documento entregado por los ponentes a los miembros de la Comisión el pasado 5 de octubre referente a ajustes de redacción y orden, excepto en los artículos que se anexan al presente informe.

En consecuencia se somete a consideración la siguiente proposición:

1. Apruébanse las modificaciones y adhesiones a que se refiere el informe de la subcomisión y autorícese a los ponentes para el segundo debate para presentar el texto así ajustado como texto definitivo ante la Plenaria del Senado.

2. Autorízase a la Presidencia de la Comisión y a los ponentes para revisar el orden y titulación de artículos, capítulos y títulos, con el fin de dar la secuencia más conveniente para la fácil comprensión del texto.

Presentada por los honorables Senadores Gustavo Dájer Chadid, Jorge Valencia Jaramillo, Eduardo Pizano de Narváez, Jaime Vargas Suárez, Germán Hernández Aguilera, Samuel Moreno Rojas, Ricardo Mosquera Mesa y Edgardo Vives Campo.

Presidente:

Entonces mire, yo le quiero informar a la Comisión lo siguiente:

Ustedes ya recibieron un documento del informe, esta muy claro. Sobre ese documento lo siguiente: Se quita el último artículo donde dice salario mínimo docente.

Como no ha habido acuerdo y parece que eso lo refleja la propuesta inicial que hicimos en el seno de la subcomisión vamos a dejar una propuesta en este sentido posteriormente para la Plenaria del Senado para empezar a conversarla con el Ministro de Hacienda y con el Director de Planeación Nacional a veces se logra realmente un artículo que responda a lo que se busca y si se va a exigir profesionalización, pues también que sea un salario decoroso, digno para los docentes.

Entonces dejamos eso pendiente.

En segundo lugar faltaron los siguientes, además del documento se hicieron unas correcciones que no aparecen. En el artículo 43 una sugerencia del Senador Jorge Valencia, sobre educación superior en vez de universidad, unas modificaciones en el artículo 121 también se hizo una modificación y se dijo que en los cargos de dirección del sector educativo en las entidades territoriales, serán ejercidos por licenciados o profesionales de reconocida trayectoria en materia educativa.

Y sigue el segundo Inciso, pero se modificó en este sentido.

Artículo 157.

Estoy diciendo lo que no refleja el documento 157 no sé si el documento, el 154 lo trae parte del 157 si alguien tiene el documento que lo mire el 154. Si está allá sí correcto. Donde dice composición de la junta municipal en la educación.

El 3º.

Un Director del núcleo designado por la asociación regional de directores del núcleo. El artículo 34 aquí le dimos una nueva redacción estuvimos de acuerdo con Fecode finalmente, y la Ministra sobre todo en dejar como está la redacción del documento pero agregándole la palabra áreas obligatorias y fundamentales. Solamente. Correcto muy bien si-gamos, entonces artículo 25 que fue la propuesta del Senador Pizano, que es lo que dice la carta del Ministro de Hacienda y el Director de Planeación, la propuesta del Senador Pizano, el artículo 25 un párrafo y el artículo 128 también, quedaron aprobados que faltarían allí. O sea, serían las dos propuestas también de Planeación Nacional y del Ministerio de Hacienda también.

Y luego el artículo que habla de la lista de elegibles fue modificado de acuerdo también con Fecode de la lista de elegibles si el de los nuevos y quedó de la siguiente manera, lo voy a leer:

Los docentes de las listas de elegibles seleccionados mediante concurso del Icfes y que hasta la fecha no pertenezcan a la planta de personal de los departamentos, distritos, o municipios serán nombra-

dos en estricto orden descendente de puntaje con prioridad a lo seleccionado mediante el nuevo concurso.

Entonces los docentes de la lista de elegibles seleccionado mediante concurso del Icfes y que hasta la fecha no pertenezcan a la planta de personal de los departamentos, distritos o municipios serán nombrados en estricto orden descendente de puntaje con prioridad a los seleccionados mediante nuevo concurso.

Entonces de esa manera se soluciona el himpase que se ha presentado.

Senador Pizano:

Miremos las consecuencias si me permite señor Presidente, la idea se tiene que acogerse en orden descendente. La pregunta y obviamente y eso nos ayudaría a que académicamente sea gente muy buena y muy fuerte que haya tenido un examen de primera categoría. La pregunta es por qué o sea hasta cierto punto, lo que quiero es poner un poco de discusión y tener una opinión definida sobre eso. Pero la otra alternativa podría ser que desde un puntaje hacia arriba haya elegibles, que no necesariamente...

Presidente:

No, mire, esto es arreglar un problema transitorio que existe actualmente, no estamos hablando de la lista de elegibles numeral no. Acuérdesse de un problema de unos elegibles que viene por un decreto un concurso ya convocado que están elegibles, ya están señalados que ha habido falla en lo contencioso, tal vez el Senador no había llegado no sé. Ese fue el caso, Tiene la palabra el Senador Hernández.

Senador Germán Hernández:

Lo que ocurre es que en algunos municipios se venían haciendo los concursos para sacarlos -... y desde luego, esos concursos los hacia el Icfes, y establecía un puntaje mínimo. De ahí para arriba se sacaban los elegibles y de ahí para abajo lo que no pasó no queda dentro de esa lista.

Eso es claro. Lo que ocurre es que en algunos departamentos o algunos municipios hicieron los concursos y tomaron del pelo a la gente, no los nombraron. Resolvieron nombrar otros, entonces Eduardo ¿qué pasó?, que esas personas se sintieron afectadas y empezaron a demandar y están ganando todos los pleitos.

Presidente:

Bueno muy bien. Hasta que sean nombrados todos los que ganaron el concurso y que fueron declarados elegibles hasta ese momento.

Senador Pizano:

Muy bien yo acepto que inicialmente haya una preferencia. Pero de aquí a dos años sigue habiendo la preferencia.

Presidente:

No. No. No. Es un artículo transitorio, Senador Pizano.

Senador Pizano:

¿Por qué no lo limitan con tiempo?

Presidente:

No, apenas sean nombrados todos se acabó el problema.

Senador Pizano:

Listo.

Presidente:

Bueno ya se aclaró todo eso ahora tiene la palabra el Senador Moreno.

Senador Moreno:

En el artículo 192 se acordó ampliar el término de tres a cinco años. Para lo de los bonos.

Quedó el sistema de régimen controlado entonces le dan cinco años para que opten o por seguir emitiendo bonos o por someterse al régimen controlado que establece el mismo artículo, el artículo anterior.

Ministra de Educación, doctora Maruja Pachón de Villamizar:

El artículo 34, primer inciso que quede así:

Para el logro de los objetivos propuestos establece áreas fundamentales del conocimiento y de la formación que necesariamente se tendrá que ofrecer de acuerdo con los lineamientos generales del currículum y el proyecto educativo institucional. Se suprime con la intensidad y frecuencias que definan porque realmente si va a haber una autonomía para la conformación del currículum, pues no se justifica que diga con la intensidad y frecuencia que definan no para el logro de los objetivos propuestos se establecen áreas fundamentales del conocimiento y de la formación que necesariamente se tendrá que ofrecer de acuerdo con los lineamientos generales del currículum y del proyecto educativo institucional.

Las áreas fundamentales se comprenderá un mínimo del 70 por ciento del plan de estudios son los siguientes:

Presidente:

Entonces también con la observación de la Ministra.

Senador Valencia:

Este mismo artículo. Entonces Ministra este mismo el artículo áreas y fundamentales el título de áreas obligatorias y fundamentales.

Presidente:

Quiero hacer la observación también.

Senador Valencia:

Yo pienso a ver Ministra a mí me parece que este artículo que nos ha dado tanta vuelta y que realmente considero importantísimo el título áreas obligatorias y fundamentales. ¿Correcto? para el logro de los objetivos propuestos se establece áreas obligatorias y fundamentales del conocimiento y ta, ta, ta. Y quedamos igual con lo que usted dice.

Presidente:

Quiero informar a los miembros de la Comisión para que quede registrado en las actas que hay algunas equivocacioncitas, a veces ponen maestros, hay que poner docentes donde dice maestro y hay errores de palabras de frases para que quedemos apuntados para corregir eso lo mismo que titulación en fin todo este tipo de cosas.

Entonces se cierra la discusión, ¿aprueba la Comisión, el informe rendido por la subcomisión?

Secretario:

Sí lo aprueba señor Presidente.

Presidente:

En consideración el título del Proyecto "por la cual se expide la Ley General de la Educación y pasa a segundo debate a la plenaria.

Secretario doctor Martínez:

Sí lo aprueban señor Presidente.

Presidente doctor Gustavo Dájer Chadid:

Se nombra ponente a los mismos Senadores y se dan quince días de plazo.

Se convoca para mañana a sesión conjunta de la Comisión Sexta del Senado.

Se levanta la sesión a la 1:26 p. m.

Gustavo Dájer Chadid,

Presidente de la Comisión Sexta del honorable Senado de la República.

Antonio Martínez Hoyer,

Secretario General de la Comisión Sexta del honorable Senado de la República.

ACTA NUMERO 78 DE 1993

(noviembre 9)

Siendo las 11:15 a.m. del día 9 de noviembre de 1993, se instaló en la Sesión de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República.

El Presidente ordena al Secretario que se sirva llamar a lista y contestaron los siguientes Senadores:

Bogotá Marín Jaime

Moreno Rojas Samuel

Pava Camelo Alvaro

Panchano Vallarino Guillermo

Vives Campo Edgardo

Dájer Chadid Gustavo

En el transcurso de la Sesión se hicieron presentes los siguientes Senadores:

Angel Mejía Juan Guillermo

Mosquera Mesa Ricardo

Hernández Aguilera Germán

Con excusa justificada los siguientes Senadores:

Valencia Jaramillo Jorge

Vargas Suárez Jaime

Llano Ruiz Jaime

El Presidente de la Comisión ordena al Secretario que se sirva leer el orden del día:

Secretario de la Comisión, doctor Antonio Martínez Hoyer:

Orden del día para Sesión de hoy 9 de noviembre de 1993, a las 10:00 de la mañana.

I

Llamado a lista.

Citación:

Según Proposición número 87, cítense a los señores Ministros de Relaciones Exteriores y Defensa Nacional, Noemí Sanín y Rafael Pardo, al comandante de la Fuerza Aérea Colombiana, Mayor General Alfonso Abondano y al Director del Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil, Carlos Fernando Zarama para que en la Sesión del 9 de noviembre a partir de las 10:00 a.m. se sirvan responder el siguientes cuestionario:

Para la Ministra de Relaciones Exteriores:

¿Cuáles el alcance, la vigencia y el contenido de los Tratados Internacionales en lo que se refiere al sobrevuelo de aeronaves en el espacio aéreo colombiano? ¿Existen al respecto convenios especiales con algunos países y cuáles son y con qué Estados? ¿En qué posición queda la soberanía Nacional?

Para el Ministro de Defensa:

¿De qué manera las consecuencias de los Convenios de cooperación internacional en la lucha contra las drogas se expresan en la actualidad en Colombia, han tenido resultados positivos, cuáles son?

Para el Comandante de la FAC:

1. ¿Cuál es el procedimiento que utilizan los aviones de la FAC para sus operaciones?

2. ¿Cuál es el mecanismo para reportarse a los centros de control del país?

3. ¿Cuáles es el procedimiento para conocer de la utilización del espacio aéreo colombiano de aeronaves militares de otros países?

Para el Director de la DAAC:

¿Existe descoordinación entre las informaciones que manejan la FAC y el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil?

2. ¿Cuáles son las causas de los recientes incidentes, donde se vieron involucradas naves de la aviación comercial y aviones de los E.E.U.U.?

3. ¿Cuáles son los planes de incremento, capacitación, actualización, ambientación y mejoramiento de las condiciones de trabajo de los controladores de tránsito aéreo?

4. ¿Cuál es el estado actual de la Red Nacional de Radares y el Plan de Adquisiciones de las pantallas para la recepción adecuada de las señales?

5. ¿Existe la posibilidad de instalar radares de aproximación en los principales aeropuertos del país?

Presentada a consideración por el honorable Senador Samuel Moreno Rojas.

III

Citación.

Según Proposición número 88, cítense a la señora Ministra de Educación Nacional, doctora Maruja Pachón de Villamizar, y al Procurador de la Nación, doctor Carlos Gustavo Arrieta Padilla, para que en la sesión de esta célula legislativa del día martes 9 de los corrientes a partir de las 10:00 respondan el siguiente cuestionario:

A la señora Ministra de Educación Nacional:

1. ¿Está de acuerdo el Gobierno y concretamente la cartera a su digno cargo con el procedimiento adoptado por el Rector de la Universidad Nacional, Antanas Mockus, en un acto público celebrado recientemente en ese prestigioso centro de Educación Superior con motivo del acto inaugural del Encuentro Nacional de Artes de la Institución?

Si el Gobierno y el Ministerio de Educación no están de acuerdo, ¿qué medidas se adoptarán para sancionar al protagonista de tal insuceso?

Si ésta de acuerdo ¿cómo justifica tal proceder?

2. ¿Considera el Gobierno que el acto mencionado es una conducta digna y acorde con las

institución que en estos momentos ostenta el señor Mockus sobre todo teniendo en cuenta que todo educador y particularmente el Rector de ese centro educacional debe ser ejemplo de moral, buenos modales y buenas costumbres?

3. ¿Por qué motivos a pesar de que no es la primera vez que el señor Mockus adopta conductas socialmente sancionables, éste continúa en el cargo de Rector de una de las más importantes universidades del país y forjadora de juventudes e incluso ni siquiera se ha conocido pronunciamiento alguno por parte del Gobierno ni del Ministerio de Educación con respecto a tales proceder?

Al señor Procurador General de la Nación:

1. ¿Qué decisión ha tomado la Procuraduría General de la Nación con respecto a la conducta asumida por el Rector de la Nacional doctor, Antanas Mockus en el caso arriba aludido?

Presentada por el honorable Senador Gustavo Dájer:

Adición:

Explicarán la señora Ministra de Educación Nacional y el señor Procurador General de la Nación la situación que se presenta en Coldeportes a raíz de los pronunciamientos de la exdirectora de la Seccional de Santander de la misma Institución?.

Presentada por lo honorables Senadores Samuel Moreno Rojas, Juan Guillermo Angel Mejía, Alvaro Pava Camelo y Ricardo Mosquera Mesa.

2. *A la señora Ministra:*

¿Cuáles y cómo se autorizan los viajes al exterior del señor Director de Coldeportes, doctor Miguel Angel Bermúdez?

¿Podrá el señor de Coldeportes cumplir con sus funciones?

Al señor Procurador:

¿Qué investigaciones se adelantan actualmente contra el Director de Coldeportes y en qué estado jurídico se encuentran?

¿Cuál ha sido el manejo presupuestal de Coldeportes?

Presentada por el Senador Edgardo Vives Campo.

IV

Discusión ponencia primer debate:

Al Proyecto de ley número 81 de 1993 Senado "por la cual se faculta al Ministro de Obras Públicas y Transporte o Ministro de Transporte para que en nombre y representación de la Nación, efectúe los traspasos de bienes inmuebles de propiedad de la liquidada empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia en liquidación que a la fecha figuren a su nombre o del extinto Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales".

Autor:

Ministro de Obras Públicas y Transporte, doctor Jorge Bendeck Olivella.

Ponente

Honorable Senador Guillermo Panchano Vallarino.

Publicación Gaceta del Congreso.

Discusión Ponencia Primer Debate:

Al Proyecto de Ley número 30 de 1993 Senado, por la cual se crea el Departamento Administrativo Nacional para la seguridad en el transporte y se otorgan facultades extraordinarias al Presidente de la República.

Autor: Honorable Senador José Blackburn

Ponentes

Honorable Senadores Guillermo Panchano y Eduardo Pizano de Narváez.

Publicaciones Gaceta del Congreso.

V

Lo que propongan los honorables Senadores

Gustavo Dájer Chadid

Presidente Comisión Sexta del Senado.

Antonio Martínez Hoyer-Secretario General Comisión Sexta del Senado.

Presidente doctor Gustavo Dájer Chadid:

Como tenemos una agenda bastante apretada, entonces vamos a dar una hora al debate promovido de acuerdo con el Senador Samuel Moreno, para que se distribuya el tiempo entre el Senador citante o entre las personas o autoridades que van a responder el debate.

Después una hora al otro debate a la Ministra de Educación y al Procurador General de la Nación y seguidamente continuaremos estudiando los proyectos de Ley que se encuentran en el orden del día. Para el inicio del debate que ha citado el Senador Samuel Moreno, se encuentran presentes el Ministro de Defensa doctor Pardo Rueda, el Ministro de Relaciones Exteriores Encargado doctor Luis Guillermo Grillo, el Director de la Aeronáutica Civil doctor Fernando Zarama y el Comandante de la Fuerza Aérea Colombiana Mayor General Alfonso Abondano.

Entonces iniciamos el debate y le damos la palabra al Senador Samuel Moreno.

Senador Samuel Moreno Rojas:

Se ha vuelto prácticamente un tema obligado de la Comisión Sexta del Senado, hablar de la inseguridad aérea en el país.

Precisamente desde la misma iniciación de nuestras labores en esta Comisión hemos tenido la oportunidad de hacer en diferentes ocasiones citaciones para hablar específicamente de este tema.

Aquí se han tratado temas de diversa índole como la necesidad de adquirir radioayudas, la poca vigilancia y control que tienen las autoridades aeronáuticas sobre el mantenimiento de los aviones comerciales, la escasa infraestructura aeroportuaria que presenta la inmensa mayoría de los aeropuertos en el país, la escasa participación y los problemas que han tenido los controladores del tránsito aéreo y hoy estamos aquí para hablar tal vez de un tema que realmente nos tiene inmensamente preocupados, porque se han generado en los últimos 18 o 20 meses, cerca de cuatro o cinco cuasicolisiones de aviones colombianos con aviones provenientes de la fuerza aérea de los Estados Unidos de Norteamérica.

Y precisamente nos preocupa el hecho de que el país conozca de estos antecedentes única y exclusivamente por las denuncias que hacen los pilotos que casi sufren una colisión en el espacio aéreo colombiano.

Yo me pregunto si estas cuasicolisiones han sido denunciadas a través de los capitanes al mando de las aeronaves por intermedio del director del Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil, cuántos otros casos que no son denunciados o detectados estarán sucediendo estos sobrevuelos por el espacio aéreo colombiano.

Y precisamente yo quiero iniciar este debate con un tratado internacional multilateral más importante tal vez que tiene esta materia de la aeronáutica que es el convenio sobre aviación internacional, suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y aprobado por el Congreso Nacional mediante la Ley 12 del 23 de octubre de 1947.

Allí en ese tratado fue claramente que los Estados contratantes reconocen su plena soberanía sobre el espacio aéreo, eso además está ratificado por el artículo 101 de la Constitución Nacional, donde se dice que hacen parte del territorio de Colombia entre otras cosas el espacio aéreo colombiano. Y al mismo tiempo, al mismo tenor explica este tratado de Chicago que se aplicará única y exclusivamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado, entendiéndose precisamente por aeronaves de Estado las que prestan y son utilizadas para servicios militares de Aduana o de Policía.

Pero al mismo tiempo establece que ninguna aeronave de un Estado contratante podrá volar sobre el territorio de otro Estado o aterrizar en el mismo sin haber obtenido autorización para ello por acuerdo especial o de otro modo de conformidad con las condiciones de la autorización.

Y a parte de eso, dice a renglón seguido que los Estados contratantes se comprometen a tener

seguidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, cuando establezca reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado y aquí vemos claramente que el espacio aéreo colombiano no les da seguridad de ningún tipo, cuando aeronaves de otros Estados están circundando el espacio aéreo colombiano.

A raíz precisamente de este tratado internacional el gobierno del Presidente Gaviria con la firma de la Ministra de Relaciones Exteriores, expidió el Decreto 1692 del 15 de octubre de 1992, que es precisamente el que reglamenta todo lo relativo al sobrevuelo y aterrizaje de aeronaves del Estado.

Y yo quiero detenerme un poco en este Decreto porque vamos a demostrar cómo sistemáticamente las autoridades no han estado en capacidad de cumplir fiel y dignamente con lo que establece ese Decreto 1692.

Aquí se le da al Ministerio de la Defensa Nacional por intermedio de la jefatura de operaciones aéreas del Comando de la FAC, conceder los permisos de sobrevuelo y/o de sobrevuelo y aterrizaje de aeronaves de Estado extranjeras.

Y se dice precisamente que esa solicitud de permiso se formula ante la subdirección de soberanía territorial del Ministerio de Relaciones Exteriores, con un tiempo no menor a cinco días hábiles de participación y por eso la presencia aquí del señor Ministro de Relaciones Exteriores, en calidad de encargado.

Al mismo tiempo el Decreto cita que en circunstancias excepcionales las solicitudes de que trata el presente Decreto podrán tramitarse directamente ante el Comando de la Fuerza Aérea Colombiana.

Establece unas informaciones de las solicitudes y precisamente en uno de los artículos dice que el permiso de sobrevuelo se debe hacer bajo las siguientes condiciones y subrayo que no lleve equipo aerofotográfico instalado y precisamente uno de los ejemplos claros de los que yo tengo aquí, de cómo un avión militar de la Fuerza Aérea Norteamericana no cumplió con el reglamento y llevaba precisamente un equipo aerofotográfico y no me pregunten para qué, porque estas declaraciones sin duda son de tipo reservado.

En ese sentido el mismo Decreto dice que el control y la vigilancia le corresponden al Comando de la Fuerza Aérea sin perjuicio de las funciones que legalmente competen al Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil. Y ahí están precisamente algunas inconsistencias que nosotros hemos allegado que posteriormente las voy a mencionar a manera de ejemplo con algunas investigaciones que ha llevado a cabo la División de la Seguridad Aérea de la Aeronáutica y con algunos reportes que he obtenido por parte de algunos pilotos y miembros de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles.

Y lo más grave de todo es que si bien es cierto se le da la oportunidad de autorizar al Comando de

la Fuerza Aérea Colombiana, generalmente lo que nos hemos encontrado, es que si bien es cierto estos planes de vuelo se registran, para la obtención de su permiso, estos planes de vuelos generalmente son mentirosos y no se ajustan a la realidad los sobrevuelos y a las operaciones aéreas que sobre el espacio aéreo colombiano las aeronaves militares de otros Estados.

Esto generalmente es algo que nos preocupa porque se está poniendo en peligro la vida de los usuarios del transporte aéreo colombiano como ha sucedido en cinco o seis incidentes recientes que prácticamente esos incidentes en condiciones de mal tiempo, sin duda alguna hubieran generado una tragedia que hoy el país estaría nuevamente lamentando.

Porque el común denominador de estas cuasicolisiones es que o bien el piloto del avión militar o bien el piloto del avión comercial han detectado precisamente la cercanía de esos aviones y como dice han hecho maniobras evasivas o sea, que han evitado a través de su maniobra la colisión que suceda en el espacio aéreo colombiano.

Y esto realmente es algo que nos tiene que preocupar y es un tema en el cual nosotros no habíamos tenido la oportunidad de tocar o profundizar en este inmenso laberinto de todos los ingredientes que se necesitan para garantizar la seguridad aérea de los usuarios del transporte aéreo en el país.

Y precisamente nos damos cuenta de que los planes de vuelo y que las informaciones de estas aeronaves si bien es cierto son radicados ante el Comando de la Fuerza Aérea, generalmente no se cumplen.

Yo tengo dos casos específicos en este aspecto. Un caso en que involucro un avión caza 212 tipo Casper, cuyo piloto era el capitán Niehaus de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, donde dice claramente el informe de la División de Seguridad Aérea que no se cumplieron los procedimientos de altitud mínima para el caso de los vuelos B.F.R. que es precisamente la operación visual, por parte del vuelo cazas.

Y como conclusión de este informe se dice que el piloto del vuelo Casper procedió con una altitud incorrecta, violando normas colombianas, por la de mantener por lo menos 500 pies, por debajo de cada ruta. Aquí está claramente tipificando el engaño al Comando de la Fuerza Aérea y por eso la División hace una recomendación, firmada por el Teniente Coronel Néstor Cadena García en ese entonces Director General de Operaciones Aéreas, donde esa dirección solicita atentamente a la oficina de la F.A.A. que es la Aeronáutica Civil de los Estados Unidos de Norteamérica que se tomen las medidas conducentes para informar a míster Niehaus que este departamento ha decidido restringirle su ingreso al país como Piloto durante seis meses, a partir de la fecha de la presente por violación del Reglamento del Aire de Colombia.

Este es uno de los casos donde se radicó un plan de vuelo, se obtuvo un permiso y no se cumplieron a cabalidad los reglamentos del manual de operaciones aeronáuticas colombianas.

Y hay otro caso que es mucho más grave que éste, en que está precisamente involucrada y una aeronave cuya matrícula es la 31136-, que después de haber reportado su plan de vuelo estuvo cuatro horas circulando el espacio aéreo colombiano sin que ninguna torre de control tuviera la menor idea de lo que estaba haciendo este avión.

Aquí tenemos que decir que si bien es cierto los tratados internacionales, las normas, las leyes colombianas establecen unos procedimientos, estos procedimientos son cumplidos a medias y la verdad es que no existe el control suficiente, porque simplemente en Colombia no hay Red Nacional de radares que ese va a ser uno de los temas en los cuales vamos a centrar este debate, precisamente a raíz de los últimos incidentes donde se ha demostrado que por fallas de los controlados del tránsito aéreo se han producido unas tres cuasicolisiones en el último mes.

Y precisamente a raíz de este avión que se perdió por el espacio aéreo colombiano durante cuatro horas, se hace también una recomendación para que la Jefatura de las operaciones aéreas de la Fuerza Aérea Colombiana, ordene los correctivos que estime convenientes, para que las tripulaciones extranjeras autorizadas den efectivo cumplimiento a las regulaciones aéreas vigentes en Colombia para efectuar vuelos en condiciones visuales o de instrumentos, en espacios aéreos controlados de acuerdo a las recomendaciones de la OASI en procura de garantizar la seguridad de las operaciones aéreas.

Aquí también se le pide al piloto de ese avión que se le restrinja su ingreso al país como piloto durante dos meses a partir de la fecha precisamente por violar el Reglamento de la Ley en Colombia.

Estos son casos esporádicos que se presentan y que han generado unas casi colisiones y que realmente vale la pena analizarlo al igual que algunos casos específicos que tengo de los pilotos civiles que han estado también a punto de colisionar con algunos aviones de la Fuerza Aérea Colombiana porque tampoco los aviones de la Fuerza Colombiana, reportan a veces la verdad y están diciendo, mi General Abondano me dice que no, pero aquí tengo un informe en donde dice que un HK 1337 del día 20 de diciembre de 1991, estuvo a punto de colisionar este avión con un Hércules que había salido de la base de Palanquero, pero había informado una hora de descolaje muy anterior a la que había informado. Está firmado por un piloto de Avianca.

Y así sucesivamente. Por eso yo creo que cuando nosotros analizamos cada uno de esos ejemplos nos damos cuenta o que se están diciendo mentiras por parte de los aeronaves militares o que

simplemente hay una descoordinación total entre la jefatura de operaciones y el Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil y esa es una de las preguntas que el doctor Zarama va a contestar en esta citación porque la verdad es que hay demasiadas incongruencias y repito, si estos son los únicos casos de colisión donde están prácticamente dos aviones a punto de estrellarse, imagínese la cantidad de operaciones que se están haciendo en el espacio aéreo sin que ni siquiera la Aeronáutica tenga conocimiento de ello.

Y en ese sentido yo creo que hay dos temas fundamentales, precisamente por eso nos acompaña hoy el doctor Rafael Pardo, Ministro de la Defensa, porque es que se ha dicho que hay convenios internacionales firmado por el Gobierno Colombiano en la lucha antidrogas. Obviamente, sabemos, conocemos, consideramos, que la lucha antidroga no debe ser sólo un propósito nacional, sino que se debe reforzar con la ayuda de los extranjeros, pero yo he dicho y repito y no me cansaré de decirlo hasta la saciedad que así el Gobierno Colombiano tenga unos tratados internacionales en la lucha contra la droga, no se puede poner en peligro la vida de los usuarios del transporte aéreo en el país.

Y lo digo a raíz del incidente del 15 o 16 de octubre pasado, donde tengo entendido un avión de la DEA casi genera una colisión con un avión de SAM que estaba haciendo la ruta Medellín-Cali y en ese preciso momento se presentó una falla en el controlador de tránsito aéreo, hubo un cambio de turno y la verdad es que eso, si se hubiera generado repito en condiciones atmosféricas desfavorables, seguramente esos dos aviones se hubieran estrellado en el aire.

Y allí es donde yo vengo a insistir en el tema de los radares. La Red Nacional de la Radares está integrada básicamente por siete radares uno en el Tablazo, que en estos momentos está operando, otro en Villavicencio que cubre toda la parte de los Llanos Orientales en lo que se denominó anteriormente territorios nacionales, el de Bogotá, que está en el centro de operaciones aeronáuticas, el de Cerro Verde, el de Carimagua, el de Cerromaco y de Santana. En ese sentido esta Red Nacional de radares si bien está instalada y algunos de ellos están operando, pues simplemente las señales de esos radares no se reciben porque los centros de aeronavegación no tienen los instrumentos necesarios para ello. Y yo he venido insistiendo muchísimo en un radar de aproximación, primero para el Aeropuerto Eldorado y después para los principales aeropuertos del país.

Tengo inclusive en mis manos una de las recomendaciones y una de las conclusiones que hicimos en un debate que llevamos a cabo en abril de este año, hace siete meses en donde precisamente una de las más importantes conclusiones de ese debate era poner en funcionamiento de manera inmediata la red nacional de radares y radioayudas, si bien es

cierto los VOR del Aeropuerto de Rionegro y de Cúcuta y el de Medellín ya está funcionando, el de Cúcuta aspiramos que esté funcionando para el mes de diciembre y no se ha hecho absolutamente nada con la red nacional de radares. Y yo decía en ese entonces me acuerdo muchísimo, que un radar vale no se cuántos millones de dólares, y que esos radares para recibir o sea que esas pantallitas capten la señal, el controlador pueda ubicar el HK de cada uno de los aviones, se necesitan unas pantallas especiales.

Esas pantallas no existen. Están hoy funcionando con monitores monocromáticos, lo cual hace totalmente imposible ubicar dentro del espacio aéreo colombiano las diferentes aeronaves que están precisamente transitando por él.

Yo creo que la red nacional de radares, doctor Zarama, está en sus manos esa decisión hacerle el seguimiento a lo que se ha venido haciendo con eso, realmente que se les den los instrumentos necesarios a los controladores de tránsito aéreo y lo más importante de todo es que se pongan a funcionar.

Porque la verdad es que yo pensé que no existía un radar de aproximación en Eldorado y usted me dijo que sí. Qué era que no estaba funcionando. Eso es como tener la mamá, pero muerta. La verdad es que se necesita poner a funcionar el radar de aproximación del Aeropuerto Eldorado porque es que sucedieron casi dos cuasicolisiones en el último mes en el Aeropuerto Internacional Eldorado, donde la verdad y el caso más tremendo es lo que sucedió la semana pasada que un Hércules de la Fuerza Aérea estuvo a punto de colisionar con un avión de Avianca que estaba aterrizando precisamente por una falla de un controlador que fue a consultar una llamada, un alumno estuvo precisamente haciendo todas las demás gestiones y prácticamente esa si fue me dice el capitán Cárdenas esa si fue la más cercana de todas las cuasicolisiones que ha habido en el Aeropuerto Eldorado en forma reciente.

Entonces es allí donde realmente se necesita un radar de aproximación en donde se identifiquen plenamente la altitud y el tipo de aeronave que está circulando por el espacio aéreo.

¿Por qué? Porque es que nosotros los sobrevuelos, la demora que se está generando en la autopista Eldorado sea reducido sustancialmente como una de las conclusiones del último debate que hicimos de restringir la operación de la aviación general, hoy todavía existen demoras en los sobrevuelos, generando incomodidad para el usuario y pérdidas millonarias para las aerolíneas, obviamente están circulando por el espacio aéreo de Bogotá, muchos aviones al mismo tiempo, y al mismo tiempo otros decolando y haciendo el viraje y aprendiendo las rutas para donde se vaya, entonces yo creo que esta debe ser una de las prioridades más importantes que debe tener la administración en cabeza del doctor Fernando Zarama.

Y precisamente quiero tocar el tema de los controladores aéreos en donde realmente, hay una especie de cuello de botella, si cabe, la palabra.

Las estadísticas recientes nos están indicando que varias de las cuasicolisiones que se han registrado han sido precisamente producto de y aunque esta todavía en proceso de averiguación y de investigación, lo más probable es que esas conclusiones arrojen los resultados de que han sido por culpa de los controladores de tránsito aéreo.

Y la verdad es que allí a la Aeronáutica Civil le ha faltado un poco de dinamismo. ¿Por qué?, porque es que la planta de los controladores, de los países de hace tres años era inclusive superior a la que hoy existe en la Aeronáutica Civil y hace tres años no estábamos en la política de cielos abiertos de la cual yo he dicho y no me cansaré de decirlo, los únicos beneficiados en la política de cielos abiertos han sido los usuarios que pueden viajar a Miami por 300 dólares, que pueden viajar a Cartagena de ida y vuelta por 70 mil pesos. Pero los grandes perjudicados, han sido no solamente los usuarios del transporte, porque también tengo una estadística de número de muertes, accidentes, una serie de estadísticas que se han presentado en donde se demuestra claramente que el país no estaba preparado para una política de cielos abiertos, porque no existía la infraestructura aeroportuaria, no existían las radioayudas necesarias, no existía la red nacional de radares funcionando plenamente, no existía una planta de personal suficiente de controladores de tránsito aéreo para generar y atender este incremento del 40 o 50 por ciento de las operaciones aéreas y en los últimos tres años y la verdad es que para lo único hay que decirlo, para lo único que ha sido buena la política de cielos abiertos, es precisamente para que la gente tenga la oportunidad de viajar a unas tarifas más económicas pero al mismo tiempo sometándose de pronto a un alto riesgo por coger cualquier tipo de aviones.

Yo tengo inclusive una propuesta, doctor Zarama, que quiero hacérsela aquí, con el fin de que se tomen medidas urgentes e inmediatas en las plantas de controladores de tránsito aéreo, porque es que además lo que más me preocupa es que los controladores se han venido retirando y no han sido reemplazados.

Y la verdad es que ya todos conocemos lo que fue la operación reglamento que ellos hicieron hace unos cuatro o cinco meses donde llegó el gobierno a unos acuerdos en ese sentido, pues es mucho el estrés y el trabajo específicamente para algunos aeropuertos del país.

Yo tengo entendido que hay 18 radiooperadores aeronáuticos que hace un año hicieron un curso y que no han sido nombrados por la Aeronáutica Civil.

Yo quiero doctor Zarama que esas 18 personas radiooperadores que aprobaron su curso y que

andan con su diploma de técnico-radio-operador debajo de su brazo sean involucrados e incluidos en la planta de la Aeronáutica Civil para cumplir la falta de estos controladores de tránsito aéreo.

Que hay un proceso donde se han presentado 25 o 30 personas, que se retiraron de la Aeronáutica Civil sin haber cumplido sus veinte años, sin tener su pensión y que salieron sin tener ningún tipo de antecedentes disciplinarios que han solicitado su reenganche. Yo creo que tengo informaciones que unas quince de esos veinticinco reunirán los requisitos exigidos para ser vinculadas a la planta de personal. Esas son 33 personas. Hay 29 personas.

Excluyo los técnicos operadores que están por parte de la Fuerza Aérea Colombiana, porque obviamente el personal militar va a la Fuerza Aérea Colombiana a cumplir su deber a los cuales de los 40 son 29 civiles podríamos decir, están próximos a terminar el curso y que realmente se necesita incrementar. Esto nos daría 62 personas que obviamente que además si se establece una especie de rotación por decir algo que un técnico de estos nuevos, porque tengo entendido que hay cinco tipos de licencia de los controladores de tránsito aéreo y en ese sentido pues obviamente, las personas que se vayan a iniciar, pues se les dé una responsabilidad en unos aeropuertos de bajo tráfico, podríamos decir, de bajas operaciones, y así sucesivamente se vayan rotando en el sentido de que la gente que tiene más responsabilidad, pues, obviamente está el Aeropuerto de Bogotá, que son cuatrocientas, quinientas y a veces setecientas operaciones al día, lo cual pues sin duda alguna genera un recargo de trabajo bastante importante.

Además doctor Zarama, que se revisen las licencias médicas.

Mire la Aeronáutica Civil tiene la obligación de revisar las licencias médicas de los operadores de tránsito aéreo y no lo está haciendo y eso es algo muy importante. Que no lo hagan después de que una persona se vea involucrada en un incidente; yo creo que allí debe haber una constante y permanente vigilancia en este tipo de personas que precisamente por su labor están prácticamente dirigiendo en el tránsito aéreo y por consiguiente esta dependiendo de ello en muchas cosas la seguridad de las personas que están viajando en avión.

Yo creo que el tema de los radares y el tema de los controladores del tránsito aéreo allí nosotros si esos dos problemas se resuelven, yo creo y me atrevo asegurarlo, he conocido el tema, lo he estudiado, me he involucrado a fondo con ese tema aeronáutico, me parece que habremos resuelto por lo menos el 60 por ciento de los problemas que hoy en estos momentos tiene la inseguridad aérea en el país.

Y precisamente yo tengo una cifras, estadísticas donde se demuestra claramente en los últimos diez años los diferentes accidentes que han existido y la clase de operación que los ha tenido, las causas que

han generado esos accidentes y la mortalidad si nosotros hablamos de 1983 a 1992, estamos hablando que han muerto 285 miembros de tripulaciones, y 895 pasajeros, lo cual sin duda alguna es una cifra bastante alta. Y eso que no incluye 1993, que las cifras de 1993, ya estamos hablando de 15 tripulantes fallecidos y 129 pasajeros hasta antecitos que terminara el mes de septiembre. Entonces en ese sentido yo creo que son estos ingredientes, recomendaciones, con todo el seguimiento que esta Comisión Sexta del Senado de la República le ha hecho al tema de la seguridad aérea podemos entonces ejercer unos controles más estrictos en las operaciones militares extranjeras, ejercer una inspección y vigilancia, una coordinación específica entre la Fuerza Aérea Colombiana y la Aeronáutica Civil, poner mucho énfasis en la adquisición de VOR eso va bien, pero eso hay que puyarlo y patinando los contratos o sino en el Consejo de Estado antes que empiece a regir la Ley 80 que es la Ley de Contratación que aprobamos en esta Legislatura, pues obviamente, las vueltas entre el Consejo de Ministro y el Consejo de Estado ahí se le va a demorar otro tiempo y de verdad que le paremos bolas al tema de los radares y al tema de los controladores aéreos como un cuello de botella y como una consecuencia lógica de lo que ha estado pasando en este tema.

En ese sentido señor Ministro de Defensa, señor Ministro de Relaciones Encargado, señor Director de la Aeronáutica, General Abondano, dejo estas breves, pero al mismo tiempo precisas palabras, una recomendación, sinceras, que me parece que es donde podemos nosotros aceptar y todo esto repito, lo hacemos única y exclusivamente sobre la base de que el Estado Colombiano, esté en capacidad de garantizarles vida a todos los usuarios del transporte aéreo en Colombia. Muchas gracias.

Señor Ministro de Relaciones Encargado, doctor Guillermo Grillo.

Primero quiero agradecer al Senador Moreno, su información básicamente en parte a lo que a mí correspondía, sí creo interesante hacer unas precisiones dentro de la pregunta que le correspondió a la Cancillería dentro de la Proposición 87, yo creo entender que hay un concepto básico de soberanía que inquieta y el alcance de vigencia contenido de los tratados de sobrevuelos con Colombia y cuáles convenios y con quién tiene el país. En relación con el tema de la soberanía voy a ser muy breve, me remitiré a la respuesta que hicimos llegar que dice que los Estados tienen soberanía absoluta sobre el espacio aéreo correspondiente a sus territorios continentales, insulares sin ninguna restricción.

En consecuencia el espacio aéreo no está sometido a servidumbre alguna. En este sentido yo creo que hay que precisar una nueva definición que se está adelantando en Naciones Unidas, básicamente en la Sexta de Comisión, que es la definición del espacio aéreo con relación al espacio extraterrestre. Es decir, la definición hacia arriba.

En ese sentido es de público conocimiento que la Constitución de 1991, plantea el espacio aéreo como parte del territorio colombiano. Los acuerdos internacionales que ha suscrito Colombia que parten de la base que Colombia ejerce plena soberanía sobre el espacio aéreo tanto continental como insular, y los acuerdos y las discusiones y posiciones que asume el país, tanto en la Sexta Comisión de Naciones Unidas que es la Jurídica como en Plenaria de la Asamblea General y en la organización de aviación civil con sede Montreal donde se debate el tema de la aviación civil.

¿Qué tipo de vuelos de aeronaves hay en el espacio aéreo colombiano?

La misma convención de Montreal plantea que hay vuelos civiles comerciales de itinerario fijo y de itinerario no fijo y los vuelos de Estado.

Los vuelos de aviación civil están reglamentados internamente por la Ley 12 de 1947 que fue a su vez reglamentado por el Decreto 1692 de octubre de 1992, al cual hacia referencia el Senador Moreno.

En términos de aviación civil no se requiere autorización para sobrevolar el espacio aéreo, sino que se requiere una coordinación en el caso colombiano la ejerce el Departamento Administrativo del Servicio Civil.

Dentro de las preguntas también estaba qué convenios de Aviación Civil y a cuáles pertenecen Colombia. Como usted bien anotaba el básico es el convenio de Aviación Civil. A cuáles pertenece Colombia. Como usted bien anotaba básico es el convenio de Aviación Civil de Chicago del 44 que está vigente para Colombia y diez instrumentos que Colombia ha aceptado de la organización de Aviación Civil Internacional que tengo la lista son, el primero convención sobre algunas normas relativas al transporte aéreo internacional y su protocolo adicional. Segundo el protocolo que modifica el convenio para la modificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional. El tercero complementario al convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional.

El cuarto el protocolo que modifica el convenio de la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional sobre Varsovia también. Los protocolos adicionales, uno, dos, tres y cuatro que modifican el convenio de unificación relativas al transporte aéreo internacional, la convención de aviación civil internacional, el protocolo relativo a la enmienda del convenio de la aviación civil internacional de la Oasis sobre el artículo 310.

El convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves hecha en La Haya el 16 de diciembre de 1970. El convenio sobre infracción y otros actos cometidos a bordo de aeronaves hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963, y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil.

Todos estos como anunciaba son parte de los instrumentos de la organización de Aviación Civil Internacional, razón por la cual se ocupan exclusivamente de la Aviación Civil.

(...)

En cuanto a los Acuerdos bilaterales también de la aviación civil de Chicago se encarga tangencialmente es la que crea la definición y la división que hay entre la aviación civil y la aviación de Estado.

Acuerdos bilaterales como tales Colombia no tiene.

En relación con el manejo de los sobrevuelos para aeronaves de Estado como mencionaba el Senador Moreno, existe ya el Decreto 1692 de 1992 que lo reglamenta que en su artículo 8º, que me permito leer, establece: El control y vigilancia de la navegación aérea en Colombia para las aeronaves extranjeras a que se refiere el presente Decreto corresponden al comando de la Fuerza Aérea Colombiana, sin perjuicio a las funciones que legalmente competen al Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil.

Dentro de este mismo Decreto se le dan unas funciones, a la cancillería en sus artículos 3º y 11 que me permito leer. Artículo 3º. -Las solicitudes de permiso de sobrevuelo y/o sobrevuelo y aterrizajes para aeronaves de Estado extranjeros se formularán ante la subdirección de la soberanía territorial del Ministerio de Relaciones Exteriores con un tiempo no menor a cinco días hábiles con anticipación a la fecha de realización de la operación aérea proyectada por intermedio de las misiones diplomáticas acreditadas ante el Gobierno de Colombia.

Y el artículo del mismo Decreto número 11 que establece la jefatura de operaciones aéreas solicitará a otros Gobiernos la correspondiente autorización de sobrevuelo y/o de sobrevuelo de aterrizaje para las aeronaves de Estado Colombiano a través de la Subdirección de la Soberanía Territorial y simultáneamente la hará a las misiones diplomáticas colombianas acreditadas ante los Gobiernos respectivos.

Es decir, que ahí se define una responsabilidad para recepción exclusivamente, no para definir, sino para tramitar ante las embajadas acreditadas en Bogotá los sobrevuelos. Pero existen los artículos 5º y 12 que dicen: Artículo 5º. -En circunstancias excepcionales la solicitud de que trata el presente Decreto podrá tramitarse directamente ante el comando de la Fuerza Aérea Colombiana. Y el 12 dice: En caso o circunstancia excepcionales las solicitudes de que trate el artículo anterior podrán tramitarse directamente por la Jefatura de operaciones aéreas ante la embajada colombiana y oficinas homólogas en el Gobierno Extranjero.

En la aplicación de este Decreto se hace evidente que la Cancillería cada vez tramita menos, es decir, la función, o sea que la cancillería tramite, no

como era su deber tramitará permanentemente y excepcionalmente no lo hiciera.

La cumbre sobre drogas en San Antonio, Texas, entre el 26 y 27 de febrero con asistencia del Presidente de la República.

Convenios bilaterales antidrogas ante países vecinos y con la mayoría de las naciones latinoamericanas y convenios con Estados Unidos sobre apoyo a la policía antinarcoótico y para necesidades de materiales tipo técnico de capacitación en las áreas de compra y mantenimiento de aeronaves y compra de material de intendencia y dotaciones de armamento, compra de equipo automotor, cursos de capacitación de las áreas de servicios aéreos de inteligencia y operativa.

Los resultados de la cooperación internacional.

Los resultados de la aplicación de los convenios de cooperación internacional, se podrían expresar sumariamente en lo siguiente:

En primer lugar la colaboración al procedimiento de narcotraficantes a través del suministro de pruebas, testimonios, informaciones, por parte de naciones por las cuales existen convenios.

Es conveniente precisar que esta no es absoluta y en administraciones de justicia en algunos casos han existido reservas que han impedido una cooperación plena, determinante en procesos judiciales que se adelantan en Colombia.

Yo creo que esto es básicamente la información que yo puedo suministrar, y quedo a la espera de alguna explicación que yo pueda suministrar muchas gracias.

Señor Ministro de Defensa Nacional, doctor Rafael Pardo:

La pregunta es de qué manera las consecuencias de los convenios de cooperación internacional en la lucha contra las drogas se expresa en la actualidad en Colombia. Y si han tenido resultados positivos o negativos y cuáles son.

La convención sobre aviación civil internacional el señor viceministro lo mencionó, firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944, entro en vigor el 30 de noviembre de 1947 y ha tenido unas adiciones posteriores.

La convención de Viena contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, suscrita el 20 de diciembre de 1983, entró en vigor el 11 de noviembre de 1990 y Colombia por parte del Congreso ratificó esta convención en junio de 1993 en la que le introdujo cuatro reservas y nueve declaraciones.

La convención única sobre estupefacientes fue en Nueva York el 30 de marzo de 1961 con un protocolo de modificaciones en marzo de 1972, refrendada por el Gobierno colombiano en 1974.

La conferencia sobre el control de drogas en abril de 1991, presidida por el Presidente Gaviria.

(...)

En segundo lugar la convención sobre aviación civil internacional firmado en Chicago ha contribuido a la promoción de la aviación civil, pero ha impuesto limitaciones al desarrollo de actividades de antinarcoóticos que desarrollan la Fuerzas Militares de Colombia en el espacio aéreo colombiano, como quiera que las aeronaves utilizadas por los narcotraficantes no pueden ser interceptadas en vuelo y únicamente pueden ser obligadas aterrizar con las consecuencias negativas normalmente conocidas.

En tercer lugar los convenios de apoyo económico y militar con los Estados Unidos, han tenido resultados en general positivos, aunque han surgido a nivel parcial y conveniente en lo relacionado al año 92 en el cual Estados Unidos ... el entrenamiento y Estados Unidos condicionó el entrenamiento y conducción y participación del ejército y actividades antinarcoóticos, lo cual no fue aceptado por el Gobierno Colombiano debido al condicionamiento planteado.

En el marco internacional de la lucha contra el narcotráfico las coordinaciones permanentes de autoridades colombianas con sus homólogas de países de América Latina y Europa como producto de los convenios señalados se ha producido en operaciones coordinadas permanentes, tanto en el territorio colombiano por autoridades colombianas, como en la de países vecinos por parte de autoridades de esos países lo que ha llevado a detención de bandas comprometidas en la distintas fases del circuito directivo. La instalación de radares en zonas de amplia producción, procedimiento y transporte de clorhidrato de cocaína, ha incidido negativamente en las actividades de las bandas de narcotraficantes teniendo en cuenta que los vuelos procedentes del sur generalmente son detectados e interceptados tanto en el territorio colombiano como en territorio o espacio aéreo peruano o ecuatoriano.

Desde el punto de vista legislativo, precisamente algunos convenios se han articulado a la legislación vigente como ocurrió con la Convención de Viena ratificada por el Congreso en la pasada legislatura, y en concordancia con nuestro ordenamiento jurídico le fueron formuladas cuatro reservas y nueve declaraciones.

Con dichas ratificaciones, Colombia adquiere un instrumento internacional de gran valor en la lucha contra el narcotráfico.

En síntesis en general se puede afirmar que los convenios internacionales han sido positivos para el país, pues independientemente de los costos que han generado sus implementaciones y desarrollo, han producido éxitos importantes en la lucha antinarcoóticos manteniendo en todo caso la soberanía y la

autonomía de las autoridades nacionales y de la Nación.

Muchas gracias señor Presidente.

El Presidente concede el uso de la palabra al doctor Zarama:

Interrumpe el Senador Moreno.

Senador Samuel Moreno Rojas:

Señor Ministro usted aquí da unas cifras y me imagino que es sobre cifras que dice que los resultados han sido positivos.

Usted le quiere explicar un poco a la Comisión básicamente en qué consisten estas cifras que hablan de narcotraficantes capturados, drogas incautadas, destrucción de cultivos, armas, vehículos y otros decomisados, laboratorios destruidos y otra cosa señor Ministro mire: A raíz del incidente del avión de Sam en Medellín, se dijo que ese era un convenio que había sostenido el gobierno colombiano con la DEA de la lucha contra el narcotráfico. Aparte de que nos explique las razones positivas que usted las considera positivas en torno a las cifras que nos da, cómo puede garantizar el Ministerio de la Defensa estos convenios de lucha contra el narcotráfico, dónde están operando aeronaves militares, extranjeras, que no vayan a causar una tragedia aérea en el país.

Ministro de Defensa Nacional, doctor Rafael Pardo:

Las cifras se envían a ustedes precisamente para que ustedes hagan el análisis. Son simplemente cifras frías y resultados estadísticos sin ningún tipo de juicio de valor. Eso es lo que han hecho las autoridades colombianas, en la lucha antinarcoóticos en el período señalado.

La evaluación que usted nos pide Senador es sobre si los convenios han sido positivos. Eso no se refleje obviamente en las cifras que le he mencionado de manera directa. ¿Por qué? Porque los convenios han sido positivos como tuve la ocasión de explicar en cuanto a la cooperación con otros países y eso se ha reflejado no solamente en el resultado en territorio colombiano, sino en resultados en otros países, en países vecinos, Estados Unidos o en Europa o en otros países en que los convenios de cooperación han tenido resultado.

A mí me parece muy difícil cuantificar o tener un índice de llamémosle de que si ha sido positiva o no la cooperación. Yo lo que quisiera es plantear un escenario en el cual si no hubiera cooperación posible, no tendríamos forma de traslados de pruebas para procesos en Colombia, no tendríamos intercambio de información de inteligencia para captura de personas fuera del país, colombianos o extranjeros, no tendríamos información sobre el ingreso de insumos químicos que sirven para procesar drogas en el territorio colombiano, no tendríamos información de vuelos que procediendo de

otros países y recibiendo la información de otros países ingresan a territorio colombiano o al espacio aéreo colombiano, violando el espacio aéreo. Por tanto yo creo que los convenios hay que evaluarlos es en un absoluto. O sea, los convenios han sido positivos para la acción de las autoridades colombianas, así como la colaboración de las autoridades colombianas ha sido muy positiva para los efectos de lucha antinarcóticos en otras partes del mundo.

Las estadísticas lo que reflejan es la acción en ese período en las distintas autoridades en el campo de las acciones antinarcóticos.

(...)

Comandante de la Fuerza Aérea, General Hernando Abondano:

Voy a contestar el cuestionario que nos envió el Senador Moreno. La primera pregunta es el procedimiento que utilizan los aviones de la FAC para sus operaciones?

La Fuerza Aérea en cumplimiento al mandato constitucional, ejerce soberanía y control del espacio aéreo colombiano para lo cual revisa operaciones de tipo militar en todo el territorio nacional.

Las autoridades ordenadoras del vuelo además del Comando de la Fuerza Aérea, con el Jefe de Operaciones Aéreas por delegación del Comandante y de los Comandantes de cada uno de los comandos aéreos, quienes en cumplimiento a los requisitos formulados por el Comando General de las Fuerzas Militares emiten las órdenes para conducir operaciones aéreas, estratégicas, tácticas, de transporte, de defensa y aerotácticas de acuerdo a la situación de orden público que se presente en el país.

También se ejecutan misiones de entrenamiento para mantener la eficiencia del personal de tripulantes de vuelo y adiestramiento al material.

Toda operación de vuelo de la Fuerza Aérea se ejecuta mediante una orden escrita expedida por el Comandante de cada unidad aérea y que se denomina orden del vuelo, cuyos texto contiene los nombres de los tripulantes, la misión por cumplir, la matrícula del avión, las horas de salida y horas de llegada.

El Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil en consecuencia, tiene el conocimiento de todas estas órdenes de vuelo de todos los aviones y están obligados a cumplir el reglamento, el manual de normas y procedimientos de la República de Colombia que fue elaborado por el Departamento de la Aeronáutica Civil.

Antes de iniciarse el vuelo se hacen las coordinaciones pertinentes con las dependencias de la Aerocivil para que se otorgue la prelación, cobertura y separación vertical y horizontal, discreción y reserva correspondiente durante el cumplimiento de la misión.

Así mismo, se presenta plan de vuelo.

Cuando las necesidades de orden público exijan prioridad especial por parte de una aeronave militar, se notificará de este hecho a las dependencias de servicios tránsito aéreo que corresponda, a fin de garantizar la seguridad de las operaciones aéreas y la efectividad de las mismas.

La Fuerza Aérea también hace control de las operaciones aéreas mediante el empleo de la red de comunicaciones administrativas, las facilidades disponibles en las torres de control de las unidades en la red de la Aeronáutica Civil.

En cuanto a la segunda pregunta, ¿Cuál es el mecanismo para reportarse a los centros de control del país?, la aeronave militar al presentar su plan de vuelo, quedará sometida a los servicios de una dependencia de control de tránsito aéreo y proseguirá a ejecutar su vuelo bajo las condiciones especificadas por dicha oficina de control y cumpliendo todas las reglas y disposiciones que para control de tránsito aéreo ha publicado el Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil, en el manual de rutas y procedimientos para la República de Colombia.

En cuanto al procedimiento utilizado se hace la presentación del plan de vuelo ante la oficina respectiva del aeropuerto de salida por lo menos con treinta minutos de anticipación. Esto con el fin de que se haga las coordinaciones necesarias por parte de las diferentes dependencias de la ATS.

Tanto en vuelo en el área de maniobras de los aeródromos se ajustará a las reglas generales y además durante el vuelo a las reglas de vuelo visual de las reglas de vuelo con instrumento.

El piloto se mantiene continuamente al escucha de la torre de control del aeródromo o de la dependencia correspondiente en la frecuencia apropiada para obtener permiso previo para cualquier maniobra preparatoria del rodaje, aterrizaje o despegue relacionado con otras operaciones de vuelo.

Todo vuelo controlado por los servicios de la Aeronáutica, se deberá notificar a esa dependencia tan pronto como sea posible.

La hora y el nivel a que pasa cada uno de los puntos de notificación obligatoria asignado, así como cualquier otro dato que sea necesario la falta de punto de notificación designados.

Los informes de posición se harán a los intervalos que fije la autoridad en el tráfico aéreo y especificado con la dependencia correspondiente en los servicios de tránsito aéreo.

En cuanto a la tercera pregunta, ¿cuál es el conocimiento para conocer de la autorización del espacio aéreo colombiano de aeronaves militares de otros países? Fundamento jurídico como ya se dijo por parte del señor ViceMinistro y del señor Ministro de Defensa es de acuerdo al Decreto

número 1692 por el cual se reglamenta la ley sobre la Aeronáutica Civil relativa al sobrevuelo o aterrizaje de aeronaves del Estado.

En el citado Decreto se faculta al Ministerio de Defensa para que por intermedio de la jefatura de operaciones aéreas del Comando de la Fuerza Aérea se concedan los respectivos permisos de sobrevuelo y aterrizajes de aeronaves Estado de extranjeras sobre el territorio nacional.

Aquí se entiende por aeronaves de Estado extranjeras las dedicadas al servicio militar de aduana o de la policía con matrícula de otro país que cumplan con misiones ordenadas por los respectivos Gobiernos.

La jefatura de operaciones aéreas recibe toda las solicitudes y permisos de sobrevuelos y aterrizajes para su correspondiente autorización o negativa de acuerdo al siguiente procedimiento cuando se trate de vuelos administrativos y...

Una vez se recibe la solicitud de sobrevuelo o aterrizaje de la jefatura de operaciones aéreas analiza el objeto de vuelo confirma por vía telefónica a la entidad solicitante confirma con la oficina de agregados militares, el departamento del comando general, cuando esta solicitud incluye transporte de personal extranjero.

Si la solicitud es aprobada se elabora un radiograma comunicando este aspecto a las entidades encargadas del control aéreo, a la Aeronáutica Civil y militar.

Si no es aprobada la solicitud se hace saber al interesado por intermedio de radiograma. Dicho permiso se otorga por un lapso de 72 horas previniendo problemas de carácter técnico de las aeronaves autorizadas.

Cuando se requieren modificaciones o adiciones a la solicitud inicial, el país solicitante envía de nuevo el requerimiento escrito para obtener una nueva autorización.

Las aeronaves extranjeras deben cumplir con lo ordenado en el manual de normas, rutas y procedimientos ATS de Colombia.

Los requisitos del país solicitante. la solicitud del permiso debe contener la siguiente información. País solicitante, objeto del vuelo, tipo de aeronave, número de matrícula, y aeronaves alternas, tripulación, grado del piloto y el Comandante de la nave, si lo hubiere.

Cantidad del tripulantes, cantidad de pasajeros, en caso de viajar autoridades importantes, indicar el grado con nombre y apellido y el cargo que ocupan.

Tipo de carga que se desea transportar, punto de partida y destino con indicación de itinerarios programados señalando escalas, propuestas dentro del territorio colombiano. Y facilidades requeridas tanto del combustible, como de servicios

aeroportuarios, manejo de carga, etc. Y fechas y horas estimadas de entradas y salidas fuera del país.

En consideración que para la conservación del orden público, el Estado requiere de un servicio con inteligencia técnica como reconocimiento aerofotográfico, levantamiento cartográfico e intercambios de información con otros organismos internacionales utilizando equipos de la más alta tecnologías entre ellos aeronaves que no posee el país, el Gobierno Nacional ha celebrado acuerdos con distintas naciones que llevar a cabo operaciones de operación técnica en la lucha antinarcoóticos. Para efecto de controles y autorizaciones, estas misiones son siempre solicitadas por Colombia y se debe cumplir el siguiente procedimiento.

Requerimiento al Comando General, al Gobierno extranjero a la solicitud del apoyo aéreo con el fin de obtener información de inteligencia técnica para operaciones militares en desarrollo de acuerdos internacionales de cooperación en la lucha contra el narcotráfico.

Las solicitudes procedentes de las embajadas de los Estados Unidos van dirigidas al Comandante General de las Fuerzas Militares. Las solicitudes son recibidas y tramitadas en el departamento del estado mayor conjunto en horas y días hábiles y en días feriados y horas nocturnas. Estas solicitudes se reciben y se tramitan en el centro de operaciones conjuntas del Comando General de las Fuerzas Militares.

Deben contener los siguientes aspectos: Tipo de avión, número de matrícula, clase de aeronave, área donde se cumple la misión, la fecha de vuelo y la altura prevista y el horario de permanencia en el espacio aéreo colombiano.

Una vez aprobada la solicitud por el Comando General de las Fuerzas Militares en horas hábiles por medio de la oficina de oficio, comunica a la Fuerza Aérea Colombiana o por medio de radiograma del centro de operaciones se comunica y se realiza en horas nocturnas o días feriados para darle el trámite correspondiente a la Aeronáutica Civil. Una copia se envía a la embajada para su conocimiento y otra copia al archivo clasificado del Comando General de las Fuerzas Militares.

Estas aeronaves pueden cumplir también lo ordenado en el manual de normas, rutas y procedimientos de la Aeronáutica Civil.

Director General de la Aeronáutica Civil, doctor Zarama:

Procedo a continuación a dar respuesta del cuestionario presentado. Primera pregunta. ¿Existe coordinación entre las informaciones que maneja la FAC y el Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil? Entre el Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil y la Fuerza Aérea colombiana FAC existe una permanente coordinación interinstitucional mediante la cual el DAC, a través

de la dirección de operaciones es informado sobre el tránsito aéreo militar que sobrevuela el espacio aéreo colombiano y/o aterrice en los diferentes aeropuertos del país.

Respecto de la operación militar regular la información de tránsito militar extranjeros se tramita a través de la red aeronáutica AFTN entre los centros de comunicación de la FAC y el DAC información que distribuirá a todos los interesados, torres de control, centros de control, oficinas de la aeronáutica para su correspondiente gestión.

Cuando se trate de operaciones militares reservadas la dirección mencionada recibe las autorizaciones de la Fuerza Aérea Colombiana FAC con indicación de si dichos aviones tendrán contacto regular o no tendrán contactos por ser aviones autocontrolados.

Finalmente debemos señalar que la dirección de operaciones aéreas de la cual depende el control aéreo ha estado históricamente a cargo de un oficial activo de la Fuerza Aérea con el fin de facilitar la coordinación entre las dos instituciones.

Segunda pregunta. ¿Cuáles son las causas de los recientes incidentes en que se vieron involucrados un avión de la aviación comercial y uno de los Estados Unidos?

Aunque la investigación sobre los tres últimos incidentes se encuentra en proceso de perfeccionamiento para determinar las causas, conclusiones y recomendaciones, la división de seguridad aérea nos dio un informe preliminar del cual podemos señalar:

El incidente del 16 de octubre entre el avión de SAM y el Hércules 130 de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, básicamente el cruce en el punto pupir se debió a un error del control del vuelo en la altura al darle similar altura a los dos aviones.

El incidente del 19 de octubre de 1993, fue entre dos aviones comerciales entre Avianca y Servivenza, se debió también a un descuido del controlador al enviar el nivel del vuelo en las fichas de control sin hacer la comunicación respectiva.

Y el incidente del día 28 de octubre de 1993 entre un MD-83 de la empresa Avianca y un Hércules de la Fuerza Aérea Colombiana de acuerdo con los reportes que se han tenido básicamente fue producto de un descuido en el imperio del control aéreo por parte del funcionario de turno.

Como se aprecia en los informes reportados por la División de Aeronavegación y la división de investigaciones, la causa común de los tres incidentes, es el error humano en el manejo del tránsito aéreo.

Estos errores humanos tienen como causas razones individuales tales como responsabilidad, seriedad, cuidado, profesionalismo, pero además de las causas individuales, hay razones instituciona-

les entre las cuales deban señalarse la excesiva carga de trabajo, la alta concentración de horas extras por escasez de controladores los cuales deben atender todo el territorio nacional, cuando las necesidades para tener una atención optima debe ser de cuatrocientos.

Esta situación realmente crítica es producto de una acumulación histórica de una serie de desviaciones institucionales en las cuales cae la responsabilidad tanto a la institución a la Aeronáutica Civil, como a la misma asociación de controladores que se constituye en un grupo de poder dentro de la propia institución y tuvo un desarrollo cerrado de este sector y debido a la pensión de los controladores que se pensionan a los veinte años de servicio sin límite de edad así con los retiros ocasionados por esos motivos entre ellos incluso investigaciones de la Fiscalía y la Procuraduría, el número de controladores se fue disminuyendo y que exista una fuente directa para reemplazarlos y en esta situación las horas extras terminaron por convertirse en un mecanismo para mejorar la situación económica y defendida como una reivindicación laboral.

Sobre las responsabilidades individuales obviamente se están adelantando las investigaciones correspondientes por la auditoría administrativa, la división de seguridad, pero frente a la responsabilidad institucional. La Aeronáutica Civil le encarga directamente, se han tomado decisiones de corto y de mediano plazo tendientes a la solución de fondo y que se relacionan con aspectos técnicos, administrativos, laboral y de capacitación, los cuales se enumeran en la respuesta siguiente.

La siguiente pregunta es ¿cuáles son los planes de incremento en la capacitación, actualización, mejoramiento en las condiciones de trabajo de los controladores aéreos?

Dentro de las medidas correctivas inmediatas que se tomaron por parte del departamento, cabe destacar un plan de emergencia que se hace para reforzar la planta de personal para reforzar la planta de controladores de tránsito aéreo vinculando nuevos controladores en la operación.

Aquí recogemos algunas de las inquietudes del Senador Moreno, que para ampliar este espectro y algunas ya tomadas, primero una serie de controladores que están cumpliendo funciones de instrucción, son llamados a la operación, son llamados sobre todo en el proceso de incremento de operaciones en el producto de fin de año de temporada alta.

Segundo. Controladores de la Fuerza Aérea Colombiana que habían sido formados en el centro de estudios aeronáuticos, de acuerdo con un convenio que estamos celebrando con la FAC van a ayudar a colaborar en el control aéreo por parte de la aeronáutica.

Tercero. Revinculación del personal retirado. El Departamento ya inició el nombramiento de

controladores retirados y no pensionados en los cuales no aparezcan en sus vidas antecedentes disciplinarios o existan tachas éticas.

Cuarto. Reenganche del personal jubilado. Esta es una situación extraordinaria en la que el Gobierno en la legislación le permitía que el Gobierno en una situación de crisis pudiera reenganchar personal ya jubilado para el servicio del control aéreo y es así como mediante Decreto 2202 de noviembre 2 del presente año, el Gobierno Nacional autorizó al Departamento de la Aeronáutica Civil para la vinculación del personal jubilado, que pueda desempeñar las operaciones de tránsito aéreo.

Esas son las medidas inmediatas. Igualmente, con el fin de estudiar las causas, supervisar labores y proponer medidas correctivas de estos procedimientos se nombró un comité inter-disciplinario conformado por expertos de la organización internacional de aviación civil, la OASI y los jefes de tránsito aéreo auditoría administrativa.

Se asignaron a los suscriptores de tránsito aéreo para supervisar la labor de la operación y para la habilitación en la operación de personal de controladores que actualmente no se encontraban habilitados en posiciones de control.

A mediano plazo las medidas de fondo tienen que ver con un reenfoque de toda la actividad del control aéreo y básicamente son dos las áreas; el nivel de personal y el nivel técnico.

En cuanto a recurso humano una área fundamental es la capacitación. En seguida se presenta un cuadro sobre el proceso de capacitación que se viene realizando en cooperación con la OASI y a través del centro de estudios aeronáuticos para formar controladores al servicio de la Aeronáutica y también para la Fuerza Aérea Colombiana, lo cual permitirá a mediano plazo tener la semilla de control necesario para ir supliendo las deficiencias.

Igualmente se están adelantando conversaciones con la Universidad de los Andes para poder lanzar a nivel de especialización una especialización en aeronavegación en aeronáutica dentro de la carrera de ingeniería en convenio incluso con universidades extran-jeras, básicamente las universidades de Illinois con quienes los Andes tienen contacto directo.

Estas son gestiones que están adelantando los centros de estudios aeronáuticos, y permitirá a mediano plazo tener una oferta, una especialización, una profesionalización en este sector.

En materia técnica, por otra parte igual se está buscando, adecuar las condiciones de ambientación, mejorar las condiciones de construcción del trabajo, la descentralización administrativa. Incluso ha dado recursos a los Jefes de aeropuertos para reestructurar condiciones de adecuación física.

Por otra parte, se estudian alternativas jurídicas para modificar el régimen salarial de los

controladores aéreos permitiéndoles tener unos niveles de ingresos que eliminen la necesidad de horas extras, manteniendo el nivel de ingresos que actualmente tienen.

Esta es básicamente la parte del recurso humano. La parte técnica se refiere básicamente a la utilización de modernos sistemas de navegación, los radares, el sistema de navegación satelital en lo cual fundamentalmente va a mejorar la calidad del control aéreo. En este sentido se orientan las dos siguientes preguntas que se responden conjuntamente ¿cuál es el estado actual de la red de radares y el plan de adquisición de pantallas para la recesión adecuada de señales y si existe posibilidad de instalar radares de aproximación en los principales aeropuertos del país?

La infraestructura aérea colombiana está conformada por sesenta NLD, 30 VOR, ocho en proceso de instalación, trece DME, seis en proceso de instalación, seis ILS, uno en proceso de aeronavegación, 47 enlaces de red de microondas, 22 en proceso de instalación, trece circuitos Arabes, 31 circuitos de red AFTN y la red meteorológica en proceso de instalación.

Adicionalmente se está implementando una red de radares que se encuentra conformada o tiene la siguiente configuración. El Radar de Carimagua en el Meta, es un radar LP 23 B, el de Villavicencio un Radar 10B, el de Cerroverde, Antioquia, un radar ATC 33, el del Tablazo, en Cundinamarca, un radar M. En Eldorado en el Centro Nacional de Navegación un Radar ATCR 33.

Se tiene igualmente en proceso de instalación los siguientes sistemas:

El de Cerromaco, en Bolívar un radar ATCR 22 y el de Santana, Cauca, un radar de la misma naturaleza.

De los anteriores sistemas está operando el sistema de prueba el Radar del Tablazo, pero para que exista una verdadera integración técnica se requiere montaje de todo el centro de operaciones y en la compra e instalación de los equipos.

Esta administración espera poner en servicio el sistema del radar de acuerdo con el cronograma presentado que hemos venido y aquí estoy de acuerdo con que esto se requiere estar permanentemente empujando insistiendo, pero el programa de instalación radar incluyendo equipos, formación personal, pruebas, redefinición de rutas, solamente podría estar hasta mediados del año entrante como se ha planteado con anterioridad.

Se ha dado prioridad y esa es la instrucción que tienen tanto la dirección de telecomunicaciones, como de la operación aérea que el radar de aproximación del aeropuerto Eldorado le demos prioridad para que en el primer trimestre ojalá pudiéramos tener funcionando como adelante, el radar de aproximación de Eldorado.

En coordinación con la FAC igualmente se está implementando un plan de cooperación para la utilización de radares militares para el apoyo de la operación civil, es así como la operación del Caribe se apoyarán los radares de San Andrés y de Riohacha en los radares militares que tendrá también una extensión para uso por parte de la Aeronáutica.

Sin embargo, adicionalmente este proceso de radares quiero señalar que la Aeronáutica es consciente que el desarrollo mundial avanza, no sólo en la tecnología radar, sino en la tecnología satelital.

Quiero señalar aquí no más que en la instalación para que vean ustedes que este problema de la instalación de radar no es un problema simple en las instalaciones de Cerromato y de Santana. Hemos tenido problemas serios de seguridad en poner esas instalaciones por problemas de orden público.

Generalmente alrededor de cada radar toca construir un cuarteto. La Aeronáutica tiene que imponer su radar y al lado su cuartel para poder defender las condiciones de orden público y después de todos los atentados que tuvo una infraestructura aérea el año pasado y este año que debilitaron y pusieron en jaque el servicio aéreo, hoy podemos decir que la navegación satelital inclusive se convierte en una alternativa mucho más clara para las condiciones de nuestro país y Colombia dijo sí a la navegación satelital. Acabamos de realizar la semana pasada en Miami en una reunión la exposición ya de la propuesta colombiana y estamos en las negociaciones ya a nivel diplomático con la embajada americana para poder hacer los cambios y cruces de notas con la cancillería para poder oficializar el convenio en el cual la FA de Estados Unidos va a dar el soporte y la ayuda a Colombia para entrar en la navegación satelital.

Obviamente con esto vamos a dar un salto de veinte años adelante y podremos entonces aún saltar y mantener los radares que tenemos, pero dar un salto más allá hacia la navegación satélite.

Sobre la posibilidad de instalar los radares de aproximación indudablemente la prioridad es Eldorado y los demás niveles yo creo que entraremos en el año entrante en una evaluación también de los radares y de la navegación satélite.

En esta forma quiero responder las preguntas señaladas y señalar que en Colombia efectivamente el problema de seguridad ha sido crítico para analizar algunas de los señalamientos que presentó el Senador Moreno, una vez que efectivamente el problema ha sido crítico producto de una comunicación histórica de muchos problemas.

Hemos abordado en poder solucionar la crisis. El problema aeroportuario y el veto que prácticamente tenía el Aeropuerto Eldorado encima se logró superar gracias a una acción eficiente, rápida que le recuperó la seguridad aeroportuaria en Eldorado y mereció el reconocimiento del Ministe-

rio del Transporte y de las autoridades americanas sobre la dinámica del cable.

En materia de seguridad y de transporte aéreo, estamos...

Senador Alvaro Pava:

¿Me concede una interpelación es tan amable?. Gracias señor Presidente. Dos comentarios señor Director, uno, yo veo que su señoría ha hecho una clarísima exposición que ojalá no sea un catálogo de buenas intenciones sino que podamos en breve o mediano plazo verlos convertidos en realidad.

En esta Comisión yo creo que ya estamos un poco agotados de ver como los funcionarios nos anuncian soluciones de mediano, de corto y largo plazo, pero los problemas se mantienen. Yo veo con preocupación cómo cada mes y mes y medio nuevamente tenemos que citar a los funcionarios para que nos expliquen una cuasicolisión que hubo en la ciudad de Bogotá, en Medellín, Cali o Barranquilla y me preocupa señor Director que en breve vamos a citarlo a usted para que nos explique un nuevo accidente aéreo en Colombia. Eso me parece que es muy complejo. Usted ha dicho por ejemplo que el problema que se ha presentado en las últimas tres oportunidades es un problema en manos de los controladores, humanos de los controladores de la Aeronáutica Civil que obedece simplemente a fallas de tipo personal dada la circunstancias que usted anotaba de 240 controladores cuando se requieren 400 y yo advierto las respuestas que usted ha dado que hay por lo menos un reclamo para salir de esos controladores que se han convertido según términos de su respuesta en grupos de poder casi de privilegiados, por lo que yo entiendo, porque se pensionan con veinte años de trabajo sin ninguna edad, lo que ha ocasionado parte de las dificultades que tenemos hoy en la seguridad aérea nacional.

Yo veo que la cifra yo le he entendido que necesitan 400 controladores aéreos. Yo quiero saber si esos privilegiados controladores aéreos realmente lo son. ¿Cuánto ganan en promedio? Yo no tengo amigos controladores, nadie, yo no tengo información, simplemente sus afirmaciones me han inquietado un tanto. ¿Cuánto gana promedio un controlador aéreo en Colombia? ¿Cuánto tiempo trabaja? ¿Qué necesita para ser controlador aéreo en Colombia?. Es decir, es simplemente un curso esa capacitación que usted anota, es una capacitación de quince días de un mes, esto es una profesión de dos años, ¿dónde se estudia? ¿Qué se necesita aquí para ser controlador aéreo y si existen realmente los controles necesarios?.

Yo soy un defensor de los pensionados en Colombia. He presentado varios proyectos de ley en el Congreso para beneficiar los en muchos sentidos.

Pero me preocupa el Decreto que usted ha anunciado que ha expedido el Gobierno Nacional. Yo no sé ese control de los jubilados para reintegrarlos para que ejerzan funciones de controladores

aéreos en cuanto a la capacidad, si... Lo que pasa es, yo no sé si estoy en el uso de la palabra o puedo concederlo o si estoy en una interpelación del Director.

Presidente:

Ahora que termine le concedemos una interpelación.

Senador Juan Guillermo Angel Mejía:

Acaban de asesinar dos profesores y un estudiante en Medellín. La señora Ministra está esperando abajo para continuar con el debate y la han llamado, sobre este tema que me parece de la mayor gravedad, para solicitarle a la Comisión que aplacemos el debate con la señora Ministra de Educación y que vaya a atender sus problemas que son vitales en donde por Dios dictando clases dos profesores y un estudiante. De manera que yo le quería solicitar a la Comisión esta urgencia para que la Ministra se pueda retirar. No es más. Es simplemente esta propuesta.

Senador Alvaro Pava:

Yo adiciono a la proposición, estoy perfectamente de acuerdo en este sentido. Como ese debate si se aplaza por ocho días pierde totalmente la actualidad y la razón de ser que se citara un tanto más temprano mañana en la Comisión Sexta del Senado para que en la primera hora adelantáramos ese debate y después hiciéramos la Comisión conjunta con la Cámara de Representantes, para el tema del Estatuto de Televisión.

Entonces la adición sería que se aplazara para mañana a las nueve de la mañana y a las diez tenemos la Comisión conjunta.

Presidente:

Muy bien yo creo que la propuesta del Senador Angel se puede aprobar en el sentido de aprobar para mañana hacer el debate a las nueve de la mañana con la señora Ministra de Educación, si les parece a las nueve de la mañana.

Senador Juan Guillermo Angel:

Yo no hablo por la Ministra, les preguntaría pero obviamente es decisión suya señor Presidente.

Le debemos indulgencia a la señora Ministra que se vaya a atender este problema de momento. Yo adiciono la proposición del Senador Pava en el sentido de que el Presidente se ponga de acuerdo con la señora Ministra y acuerden cuándo desarrollamos eso.

Senador Mosquera Mesa:

La señora Ministra textualmente sí nos dijo que nosotros como citantes podríamos convenir en que se aplazara y yo en aras de esas consideraciones estaría de acuerdo en que se aplazara si es posible para mañana o para después.

Senador Juan Guillermo Angel:

Que la Comisión hable con la señora Ministra para saber para cuándo se hace el debate para no forzar las cosas.

Presidente de la Comisión, doctor Gustavo Dájer:

La verdad es que pierde vigencia. Yo estoy de acuerdo para aplazarlo para mañana por el hecho de que lo haya señalado el Senador Angel. Pero si no lo hacemos mañana, pues ya no tiene razón de ser.

Senador Pava:

Si no lo hacemos mañana, lo ratifican.

Senador Juan Guillermo Angel:

Que yo no estoy de acuerdo con la afirmación del Senador Alvaro Pava, pero estoy de acuerdo con que...

Presidente:

El Senador Vives...

Senador Edgardo Vives Campo:

Yo pienso con mucho respeto que si ratifican al señor Bermúdez, lo van a tener que votar pasado mañana.

Porque lo que pasa aquí es muy grave, yo tengo unos documentos que lógicamente ratifican una vez la preocupación que existe por los viajes del señor Bermúdez, además por las aventuras amorosas de acuerdo a la prensa, él ha tenido en estos días. Así que le damos a usted las atribuciones.

Presidente de la Comisión:

Yo propongo que lo aplacemos para mañana a las nueve de la mañana antes de las comisiones conjuntas y se aplaza para mañana.

Secretario de la Comisión, doctor Martínez:

Ha sido aprobado el aplazamiento de la Proposición con la señora Ministra de Educación señor Presidente, mañana a las nueve de la mañana.

Presidente doctor Dájer:

Y al Procurador General de la Nación.

Secretario de la Comisión:

El señor Procurador señor Presidente le comento que se excusó y está la Delegada para asuntos presupuestales aquí en la Comisión.

Presidente:

Sí yo hablo por teléfono con el señor Procurador, realmente está enfermo, está muy mal, no tiene voz incluso. Entonces, él envió a una Delegada y queremos muy bien se acepta la excusa del señor Procurador y si mañana continua así que venga la

Delegada nuevamente mañana para asistir a este Debate. Continúa el doctor Zarama entonces para finalizar. Ah, perdón el doctor Pava.

Senador Pava:

Muchas gracias señor Presidente. Yo ya voy a concluir yo solamente estaba planteando algunas inquietudes que me surgen a raíz de la exposición del señor Director de la Aeronáutica Civil y decía que a mí me preocupa un tanto el Decreto. ¿Cómo va a hacer el mecanismo para el reintegro de esos jubilados, personas que ya han cumplido un ciclo laboral y van asumir esa inmensa responsabilidad de dirigir el tráfico aéreo en el país desde las torres de control? De la misma manera el reintegro de personas desvinculadas por diferentes razones de la Aeronáutica y que prestaban sus servicios como controladores. Y tal vez una última inquietud para no extenderme mucho señor Director. ¿Qué ha pasado con la famosa pista alterna del Aeropuerto Internacional Eldorado?

Ese es un tema tan trajinado, ese es un tema del que hemos hablado tantas veces, los medios de comunicación lo registran permanentemente interdiario en el informe que hacen en las diferentes cadenas del aeropuerto hablan de la pista alterna del Aeropuerto Eldorado y no la hemos tenido.

Yo creo que esa es una necesidad sentida, en qué va ese proceso licitatorio, cuál ha sido la determinación del Gobierno Nacional y de la Dirección que usted tiene frente al tema, se va a entregar a particular, qué va a pasar y cómo va ese proceso de la famosa pista alterna? Esas inquietudes quería yo plantear y naturalmente le reitero que ojalá lo que usted ha planteado en materia técnica en el informe que nos ha rendido hoy en la Comisión Sexta, no sea un catálogo de buenas intenciones, sino que se convierta en realidades porque el país está necesitando esas soluciones para un problema tan delicado como es la seguridad aérea nacional. Muchas gracias.

Señor Director de la Aeronáutica, doctor Zarama:

Ha sido característica de esta administración de hablar con franqueza, claridad y exponer las cartas sobre la mesa, decir realmente cuáles son los problemas para que sobre esa base se puedan encontrar las soluciones y entender que aun en estos debates lo que se busca es encontrar soluciones alternativas y ventilarlas para que en el foro de la democracia se pueda prever alternativas y ver cuáles son los enfoques que se manejan.

El problema del control aéreo es un problema histórico del país. A través de todo el tiempo se ha vivido el problema del control aéreo, el problema con operaciones del reglamento, etc, que ha constituido realmente en este sector en un sector laboral fuerte pero que constituyó y ese es el problema central que consiguió un grupo cerrado.

Este esquema en el cual se fue disminuyendo el grupo y las necesidades creciendo. Mientras el grupo se reducía por problemas laborales, las necesidades crecían y no hay un proceso de formación adecuado para tal proceso de diez años.

Cuando encontramos hay que asumirlo. Y hay que asumirlo porque en los detrás de los problemas de los errores humanos la dirección de la aeronáutica no ha dicho que estos errores sean una responsabilidad individual. Ha dicho que estos errores tienen dos razones. Un factor individual que es responsabilidad individual obviamente del controlador cuando comete una falta. Pero hay una responsabilidad también institucional, porque le corresponde a la institución velar porque las condiciones sean adecuadas y si se tienen sobrecargos de trabajo, horas extras, también, es una responsabilidad institucional producto de este fenómeno de desviación que es el que se ha llamado.

El día del control aéreo tuve la oportunidad de discutir personalmente con la asociación estos problemas.

Y mi posición es clara. Nosotros necesitamos cambiar a un modelo distinto. El controlador aéreo no puede redondear su salario doblándose en el horario.

Ya tienen un horario de seis horas porque de acuerdo con conceptos sería un trabajo de riesgo. Entonces él trabaja doce o trabaja festivos para poder mejorar su remuneración.

Y aun el controlador aéreo puede estar ganando 320 pero puede duplicar con las horas extras esta suma.

Ahora la supresión de las horas extras implica inmediatamente una pérdida del nivel de ingresos del controlador.

Por eso hemos planteado una estrategia y así lo planteamos y estamos buscando el mecanismo a través de un proceso de formación y capacitación en inglés en una serie de mecanismos que se requieren o a través de primas técnicas entre tanto en el año entrante a través de la reforma salarial podamos dar una solución definitiva.

En esto estamos buscando un consenso, son conscientes de que este esquema cerrado de pocos controladores de trabajo extra, es un esquema que no beneficia a nadie.

Ni a los controladores, ni a la Aeronáutica, ni a los usuarios y que pone en riesgo y llegó el momento de poner orden en este punto.

Y el poner orden implica. Definimos un nuevo esquema, hay que replantear la carrera del controlador. Este esquema en el cual se iba pasando de posición a posición por el transcurso del tiempo sin tener en cuenta las condiciones, la calidad, terminaba siendo supervisor, jefe de grupo del que llegaba tantos años, independientemente de su ca-

pacidad como gerencia, como ejecutivo o al frente de la pantalla de aproximación. El que tuviera simplemente tantos años de antigüedad.

Eso tiene que evolucionar hacia sistemas de capacitación de eficiencia, evaluación, y yo creo que es todo un replanteamiento en la carrera que tiene que haber en esto.

Creo que es el momento de plantear, yo creo que hay razón. conciencia de parte del sector, hay conciencia en la aeronáutica y el país exige esta situación que no es producto de dos meses, sino por el contrario, estamos viviendo las consecuencias de un problema de una línea en la que hay responsabilidad del gobierno, de la aeronáutica, de los propios controladores es necesario ponerles solución y para eso se requiere autoridad, criterio, un consenso y eso es lo que estamos buscando.

Ahora dentro de las alternativas de solución. Seguir nosotros con el esquema de horas extras, con el esquema de recargo es una aplicación de riesgo que no se justifica bajo ningún punto.

Por eso el Gobierno, en la legislación contempló este mecanismo, de reenganche de controladores para situaciones de crisis.

Y me parece que en este momento estamos viviendo una situación de crisis.

Obviamente que esto implica que un pensionado, estamos hablando pensionados de personas obviamente de 38 o 42 años, 44 o 45 y si se les hace y pasan un examen médico y técnico puede reengancharse. O sea, es bajo concepto de capacitación, un examen técnico y médico que reengancharía porque realmente el esquema plantea esto como un alternativa y obviamente tiene validez solamente en cuanto permanezca la crisis.

En la medida en que logremos el proceso de formación de capacitación, lograremos superar este impasse y volver a las situaciones de normalidad.

Presidente de la Comisión, doctor Mosquera:

Perdón, aprovecho que estoy presidiendo, pero yo tenía desde hace un momento desde allí de mi curul una inquietud sobre el punto.

A propósito del incidente del HK 3396, que fue en octubre 16 de 1993, estamos hablando de hace un mes, de veinticinco días, hay una información que puede ser útil con respecto a lo que dice el copiloto que iba conduciendo la nave por supuesto de cómo ocurrieron las cosas y se dirige al Capitán Guzmán, Jefe de Seguridad de Sam en el Aeropuerto Eldorado no voy a leer toda la carta, pero en la parte habla del itinerario de vuelo que llevaban ellos, la ruta y cómo ocurre lo siguiente, me importa destacar esto. Dice posteriormente control Medellín, nos ordena que descendiéramos inmediatamente para nivel 190, acatamos esta orden al instante, cuando al haber descendido aproximadamente los primeros doscientos o trescientos pies, vimos un avión

tipo Hércules C 130 que nos cruzaba de izquierda a derecha, unos 100 o 200 pies por encima a una distancia horizontal de 600 metros.

Mire lo que esta pasando en este momento si uno se detiene un minuto, el Comandante Capitán Carlos Uribe formuló su protesta por la frecuencia de control Medellín, establecida, estableciendo que la otra aeronave era efectivamente un C-130 de la Fuerza Aérea Norteamericana con instintivo de llamada CHAR 51 y el incidente ocurrió a tales horas.

Entonces mire que a mí no me es satisfactoria, no sé a los demás, la explicación que eso es de los controles allá para el caso que estamos comentando, se nota clarísimamente que el control allí está indicando el momento de descenso y simultáneamente está atravesando una nave de la Fuerza Aérea Norteamericana... Entonces mi pregunta ahí es qué pasó?

Pues se entiende que ya se ha hecho la aclaración que de lo que es la navegación comercial, lo que es la navegación militar, entonces ahí cómo nos cruzamos y puede estar pasando?

Doctor Zarama, Director Aeronáutica Civil:

Con mucho gusto explicamos el incidente, el detalle y si fuera necesario, yo le pediría al Jefe de la División de Seguridad que lo explicara, pero en principio voy hacerle un planteamiento si queda claro o si es necesario seguir profundizando más. Primero. Este Hércules 130 era un avión militar de la Fuerza Aérea Norteamericana que no prestaba el operativo militar, sino que estaba en una operación administrativa. Es decir, son aviones que hacen operaciones de carga y establecimiento en el Aeropuerto Eldorado, para misión diplomática.

Este avión obviamente presentó su plan de vuelo ante las autoridades aeronáuticas aquí en el Aeropuerto Eldorado se le autorizó el plan de vuelo y despegó rumbo a Panamá.

Igualmente, salió otro avión de SAM también bajo control de la Aeronáutica que despegó de Medellín a Cali.

En ambos casos la altura, estaban volando a veinte mil pies de altura los dos aviones. A las seis de la tarde o a las seis y cinco en un sitio aeronáutica llamado pupir es el momento en que se cruzan las dos aero-rutas, una y otra.

Obviamente, los dos aviones pasaron al control ante la torre de Medellín y el controlador tenía que advertir si los dos aviones en la misma altura tiene que ordenar a uno de ellos que se ponga en una altura diferente para evitar cualquier riesgo de aproximación.

Hay cambio de turno entre los controladores y al parecer y esto es parte de la investigación, el controlador alega que le advirtió a quien recibió el turno, y quien recibió el turno dice que a él no le

advirtieron y es en ese momento cuando entran los dos aviones en una aproximación el nuevo controlador que recibe el turno se da cuenta de la aproximación y ordena inmediatamente bajar. El avión baja por instrucción del controlador y cruza. O sea, aquí fue un problema narrado así textualmente puro y físico problema de coordinación en tránsito aéreo.

El vuelo era reconocido, estaba guiado por la torre de control de Eldorado, se lo trasladó a Medellín, Medellín lo recibió y estaba guiando dos aviones y tiene que saber que si lo tiene dos aviones no lo podía hacer en donde se cruzan no lo pueden conseguir en la misma ruta.

Ese es y por eso en este caso no se trató ni en ningún vuelo secreto ni ningún vuelo de la DEA, ni ninguna circunstancia de este tipo, ha habido casos en la Aeronáutica incluso, ha impuesto sanciones a tripulación por aviones de matrícula extranjera. Aviones de la Fuerza Aérea Norteamericana que han volado en el país y se ha salido de los parámetros sin las autorizaciones y hay tripulaciones sancionadas y pilotos vetados por estas razones, pero en este caso no se trató de ese incidente. Muchas gracias.

Perdón, finalmente sobre la pista la Aeronáutica contrató la actualización del plan maestro con la firma de Estudios Técnicos, Estudios Técnicos ya entregó a finales del mes pasado, entregó la actualización del informe preliminar en que actualizan los estudios de hace dos años sobre Eldorado, sobre el diseño y la construcción de la pista.

En este momento se encuentra ya la elaboración de los pliegos con base en una banca de inversión contratada por Planeación Nacional, para poder sacar en un proceso público de licitación a concurso para ver qué empresa o qué consorcio de empresas son los que quieren o van a presentarse a lanzar esta propuesta de construir la pista a través del sistema de concesión y a entregar básicamente la obra hecha.

Sobre este punto no era el enfoque si se refiere algún informe escrito adicional, con muchísimo gusto se lo podemos hacer llegar con todo o lo podemos hacer llegar incluso copia del plan maestro actualizado que nos entregó Estudios Técnicos y al cual se le hicieron unas varias observaciones y está en proceso de revisión final.

Este plan maestro actualizado es la base para poder hacer la construcción y la concesión. Teníamos que hacer una actualización de los estudios y efectivamente ya están culminando este proceso y paralelamente se esta adelantando todo el proceso de la banca de inversión.

Senador Samuel Moreno:

Para concluir el debate y mostrarme parcialmente satisfecho con lo que aquí se ha expresado.

Presidente:

¿Cincuenta por ciento satisfecho?.

Senador Moreno:

Por ahí cuarenta. Me parece que el tema que habíamos hablado de radares y de problema de los controladores básicamente hay una solución podríamos decir a mediano plazo, estamos hablando del radar de aproximación de Bogotá en el mes de marzo, cuatro meses en un plan de reenganche de controladores a noventa días también me parece que es más o menos, pues no es lo ideal, pero la verdad por lo menos algo se ha hecho.

Me preocupa un tema doctor Zarama y es que el manual de reglamentos aeronáuticos de la OASI prohíbe vincular personal pensionado en el tránsito aéreo y esto sí es muy grave.

Es muy grave que la Aeronáutica esté pensando en reenganchar controladores de tránsito aéreo que ya han sido pensionados por la entidad porque se estarían violando los reglamentos de la OASI.

En ese sentido me parece que hay otras fórmulas que se pueden estudiar, abrir más cursos y la verdad es que yo en este tema yo si le pido mucha prudencia y que se ajuste a las normas.

Y quedo profundamente preocupado con lo que expresó Miguel Abondano, y el Ministro de Defensa. Aquí la conclusión que nosotros tenemos, es que cualquier avión militar extranjero que cumple con la función de radicar un vuelo en el Comando de Operaciones de la Fuerza Aérea, la Fuerza Aérea simplemente actúa bajo el concepto de la verdad sabida y de la buena fe guardada.

Y estos aviones militares extranjeros hacen lo que se les da la gana.

Y aquí están las pruebas y no hay ningún tipo de garantía, ni por parte de la Fuerza Aérea, ni por parte del Ministro de la Defensa, ni mucho menos por parte de la Aeronáutica porque no tiene dos radares para controlar este tipo de operaciones militares.

Y eso sí me preocupa muchísimo porque mañana, como lo decía el Senador Alvaro Pava, mañana estaremos aquí en esta misma Comisión y Dios no lo quiera haciéndole un juicio de responsabilidades a la Aeronáutica porque un avión fantasma militar extranjero se estrelló con un avión comercial colombiano.

Y eso sí toco madera para que no suceda porque aquí la conclusión que se ha sacado es que ni la Fuerza Aérea, ni el Ministerio de Defensa, ni la Aeronáutica tienen la posibilidad de vigilar, ni de inspeccionar, ni mucho menos de controlar los sobrevuelos que hacen aviones militares extranjeros.

En ese sentido yo sí quiero dejar esa constancia como conclusión de este debate, sobre la base de que se haga algo, o se compren los radares o se instalen o simplemente se haga un seguimiento por parte de la Fuerza Aérea algunos casos aislados, un

control selectivo podríamos decir, pero la verdad es que los aviones militares extranjeros no se pueden pasear como Pedro por su casa, por los espacios aéreos colombianos poniendo en peligro de las personas que hoy en estos momentos están utilizando el transporte aéreo, como medio de transporte a las diferentes regiones del país.

En ese sentido yo creo que es claro que no hay una garantía suficiente para ello y en ese sentido lo que haga en beneficio de la seguridad aérea, lo que se haga para garantizar y mejorar la infraestructura aeroportuaria, lo que se haga con el objetivo fundamental de poner en condiciones laborales mucho más favorable a los controladores de tránsito aéreo, pues simplemente eso será un cero a la izquierda, porque mientras no exista un control, mi General Abondano, sobre esas aeronaves militares extranjeras, yo creo que va a suceder repito y Dios no lo quiera una tragedia que el país nuevamente va a lamentar.

Quiero agradecer la presencia del señor Ministro de Defensa que se retiró, señor Ministro de Relaciones Encargado, Comandante de la Fuerza Aérea y el Director de la Aeronáutica sobre la base de que aspiramos entonces a que nuevamente con fechas, con plazos y con documentos, tengamos nosotros la posibilidad de seguir ejerciendo ese control político en el cual hemos hecho mucho énfasis como es el tema de la seguridad aérea de los usuarios de transporte en Colombia.

Presidente de la Comisión, doctor Mosquera Mesa:

El Mayor General Comandante de la Fuerza Aérea tiene usted la palabra.

Comandante de la Fuerza Aérea Mayor General Hernando Abondano:

Yo difiero un poco Senador Moreno, de que no tenemos el control de las aeronaves militares extranjeras, como les acabé de informar en la lectura que di, de cómo se hace el control, estas aeronaves deben cumplir exactamente la regulación en la Aeronáutica Civil y fuera de eso nosotros tenemos el centro militar de defensa aérea, en el Comando de la Fuerza Aérea que controla los aviones; es un centro en el cual controlamos los radares de San Andrés y Riohacha y estamos esperando la coordinación de los radares de la Aeronáutica Civil para tener el control total del país.

Pero por ahora todos los aviones que pasan por el espacio aéreo colombiano, están controlados por el centro de la defensa nuestra y tienen la comunicación con los operadores que tenemos en el centro militar.

De manera que yo disiento un poco de que estos aviones están haciendo y paseando por todo el territorio colombiano, sin que se estén controlando.

Presidente:

Le agradecemos a los señores funcionarios citados, al señor Vice-Ministro de Relaciones Exterio-

res, al señor General Abondano y al Director Carlos Fernando Zarama en las respuestas. Se levanta la sesión hasta mañana a la nueve. Muy amables.

Se levanta la sesión a la 1:05 de la tarde.

Gustavo Dájer Chadid.

Presidente Comisión VI.

Antonio Martínez Hoyer.

Secretario Comisión VI.

* * *

Ministerio de Defensa Nacional

Santafé de Bogotá, D.C., noviembre 2 de 1993.

No. 10650 MDENL-745

Doctor

Gustavo Dájer Chadid

Presidente Comisión VI

Honorable Senado de la República

Ciudad.

Apreciado doctor: Adjunto al presente le estoy enviando respuesta al cuestionario formulado según proposición número 87, en cumplimiento de los requisitos exigidos por el Reglamento del Congreso de la República.

Atentamente,

Rafael Pardo Rueda.

Ministro de Defensa Nacional.

Anexo lo anunciado.

* * *

Fuerzas Militares de Colombia

Fuerza Aérea

Santafé de Bogotá, D.C., noviembre 9 de 1993.

No. 3725 COFAC-351

Asunto: Envío Respuestas Cuestionario

Al : Señor doctor

Antonio Martínez Hoyer

Secretario General

Comisión Sexta

Honorable Senado de la República

Ciudad.

Adjunto al presente me permito remitir la respuesta al cuestionario formulado por el honorable Senado de la República, que con motivo de la

citación que se hiciera para el día 9 de noviembre del presente año.

Mayor General,

Alfonso A. Abondano Alzamora.

Comandante Fuerza Aérea Colombiana

Anexo: Lo anunciado.

* * *

Fuerzas Militares de Colombia

Fuerza Aérea

Cuestionario

1. ¿Cuál es el procedimiento que utilizan los aviones de la FAC para sus operaciones?

La Fuerza Aérea Colombiana en cumplimiento al mandato constitucional ejerce la soberanía y control del espacio aéreo colombiano para lo cual realiza operaciones de tipo militar en todo el territorio nacional.

Son autoridades ordenadoras de vuelo, además del comando de la Fuerza Aérea, el Jefe de Operaciones Aéreas por delegación del comandante y los comandantes de los comandos aéreos. Quienes en cumplimiento a los requerimientos formulados por el comando general de las Fuerzas Militares, emiten las órdenes para conducir operaciones aéreas, estratégicas, tácticas, de transporte, de defensa y aerotácticas, de acuerdo a la situación de orden público que se presente y como apoyo a las acciones militares que desarrollan las fuerzas de superficie. También se ejecutan misiones de entrenamiento, para mantener la proeficiencia del personal de tripulantes de vuelo y el aislamiento del material.

Toda operación de vuelo en la Fuerza Aérea, se ejecuta, mediante una orden expedida por el comandante de cada unidad aérea y que se denomina "Orden de Vuelo", cuyo texto contiene los nombres de los tripulantes, la misión por cumplir, la matrícula del avión, las horas de salida y llegada.

Con la excepción de ciertos Aeródromos Militares, los servicios de tránsito aéreo en Colombia son suministrados por el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil (DAAC), en consecuencia, las aeronaves militares están sometidas a lo reglamentado en el "Manual de Normas, Rutas y Procedimientos A.T.S. República de Colombia" elaborado por el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, para lo cual, antes de iniciar un vuelo, se hacen las coordinaciones pertinentes con las dependencias de la Aerocivil para que se otorgue la prelación, cobertura, separación vertical y horizontal, discreción y reserva correspondiente durante el cumplimiento de la misión; así mismo, se presenta el respectivo plan de vuelo.

Cuando las necesidades de orden público exijan prioridad especial por parte de una aeronave militar, se notificará de este hecho a las dependencias

de los servicios de tránsito aéreo que corresponda, a fin de garantizar la seguridad de las operaciones aéreas y la efectividad de las mismas.

La Fuerza Aérea ejerce control de las operaciones aéreas, mediante el empleo de la red de comunicaciones administrativas, las facilidades disponibles en las torres de control de las unidades y la red de la Aeronáutica Civil.

2. ¿Cuál es el mecanismo para reportarse a los centros de control del país?

La aeronave militar, al presentar su plan de vuelo, quedará sometida a los servicios de una dependencia de control de tránsito aéreo y procederá a ejecutar su vuelo bajo las condiciones especificadas por dicha oficina de control, cumpliendo todas las reglas y disposiciones que para el control de tránsito aéreo ha publicado el DAAC en el manual de normas, rutas y procedimientos A.T.S. para la República de Colombia.

Procedimiento utilizado:

1. Presentación del plan de vuelo ante la oficina respectiva del aeropuerto de salida por lo menos con treinta minutos (30) antes de la hora estimada de despegue a fin de poder tramitarlo oportunamente a las diferentes dependencias A.T.S.

2. Tanto en vuelo como en el Área de maniobras de los aeródromos se ajustará a las reglas generales y además durante el vuelo:

a) A las reglas de vuelo visual, o

b) A las reglas de vuelo por instrumentos.

3. El piloto se mantiene continuamente a la escucha de la torre de control del aeródromo o dependencia correspondiente en la frecuencia apropiada para obtener permiso previo, para cualquier maniobra preparatoria de rodaje, de aterrizaje o despegue o relacionada con otras operaciones del vuelo.

4. Todo vuelo controlado por los servicios de A.T.S. deberá notificar a esa dependencia, tan pronto como sea posible, la hora y el nivel a que pasa cada uno de los puntos de notificación obligatoria designados, así como cualquier otro dato que sea necesario. A falta de puntos de notificación designados, los informes de posición se darán a intervalos que fije la autoridad A.T.S., o especificados por la dependencia correspondiente a los servicios de tránsito aéreo.

3. ¿Cuál es el procedimiento para conocer de la utilización del espacio aéreo colombiano de aeronaves militares de otros países?

El fundamento jurídico para autorizar la utilización del espacio aéreo colombiano por parte de aeronaves militares extranjeras está preceptuado en el Decreto número 1692 del 15 de octubre de 1992, "por el cual se reglamenta la Ley 89 de 1938, sobre Aeronáutica Civil, en lo relativo al sobrevuelo y/o aterrizaje de aeronaves de Estado".

En el citado Decreto se faculta al Ministerio de Defensa para que por intermedio de la Jefatura de Operaciones aéreas del comando de la Fuerza Aérea Colombiana, se concedan los respectivos permisos de sobrevuelo y/o aterrizaje de aeronaves de estado extranjeras sobre el territorio Nacional.

Se entiende por aeronaves de estado extranjeras, las dedicadas a servicios militares de aduana o de policía, con matrícula de otro país que cumplen misiones ordenadas por los respectivos Gobiernos.

La jefatura de operaciones aéreas recibe todas las solicitudes de permiso de sobrevuelos y aterrizaje para su correspondiente autorización o negativa de acuerdo al siguiente procedimiento, cuando se trata de vuelos administrativos y de soporte logístico.

Procedimientos:

Una vez se recibe la solicitud de sobrevuelo o de sobrevuelo y aterrizaje la jefatura de operaciones aéreas:

- Analiza el objeto de vuelo.

- Confirma por vía telefónica a la entidad solicitante.

- Confirma el permiso con la oficina de agregados militares del departamento D-2 EMC cuando la solicitud incluye transporte de personal extranjero.

- Si la solicitud es aprobada, se elabora radiograma comunicando este aspecto a las entidades encargadas del control aéreo (Civil-Militar).

- Si no es aprobada la solicitud, se le hace saber al interesado, por medio de radiograma.

- Dicho permiso se otorga por un lapso de 72 horas, previniendo problemas de carácter técnico de la (s) aeronave (s) autorizada (s).

- Cuando se requiere modificaciones o adiciones a la solicitud inicial, el país solicitante envía un nuevo requerimiento escrito para obtener una nueva autorización.

- Las aeronaves extranjeras deben cumplir con lo ordenado en el manual de normas, rutas y procedimientos ATS de Colombia.

Requisitos:

En consideración a que para la conservación del orden público, el Estado requiere de un servicio de inteligencia técnica, como reconocimiento aerofotográfico. Levantamiento cartográfico e intercambio de información con otros organismos internacionales, utilizando equipos de las más alta tecnología, entre ellos aeronaves que no posee el país. El Gobierno Nacional ha celebrado acuerdos con otras naciones para llevar a cabo operaciones de cooperación técnica en la lucha antinarcóticos. Para efectos de control y autorizaciones, estas

misiones son siempre solicitadas por Colombia y se debe cumplir el siguiente proceso: (...)

Ministerio de Relaciones Exteriores

Secretaría General

DECRETO NUMERO 1692 DE 1992

(octubre 15)

"por el cual se reglamenta la Ley 89 de 1938, sobre Aeronáutica Civil, en lo relativo al sobrevuelo y/o aterrizaje de aeronaves de Estado.

El Presidente de la República de Colombia, en ejercicio de la facultad que le otorga el numeral 11, artículo 189 de la Constitución Nacional,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 101 de la Constitución Nacional establece que también es parte de Colombia su espacio aéreo, de conformidad con el Derecho Internacional o con las leyes colombianas a falta de normas internacionales,

Que el artículo 217 de la Constitución Nacional determina que las Fuerzas Militares tendrán como finalidad primordial de defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional,

Que la "Convención sobre Aviación Internacional", firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y que entró en vigor en Colombia el 30 de noviembre de 1947 luego de ser aprobada por el Congreso Nacional mediante Ley 12 del 23 de octubre de 1947, establece en su artículo 3º, que:

a) El presente convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves del Estado;

b) Se consideran aeronaves Civiles del Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía;

c) Ninguna aeronave de Estado perteneciente a un Estado Contratante podrá volar sobre el territorio de otro Estado o aterrizar en el mismo, sin haber obtenido autorización para ello, por acuerdo especial o de otro modo y de conformidad con las condiciones de la autorización;

d) Los Estados Contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles;

Que la Ley 11 de 1991 por la cual se establece la Estructura Orgánica del Ministerio de Relaciones Exteriores, en su artículo 17, literal e, atribuye como función de la Subdirección de Soberanía Territorial de la Dirección General de Asuntos Políticos Bilaterales, la de "servir de órgano de enlace entre el Ministerio y las entidades oficiales sobre asuntos relacionados con la geografía de las regiones limítrofes, el régimen de las fronteras nacionales y la policía marítima y fluvial de Colombia, y que en

desarrollo de las funciones generales previstas en esta Ley, el Decreto número 0019 del 3 de enero de 1992, establece en el numeral 19 del artículo 13, que es función de la Subdirección de Soberanía Territorial, evaluar y autorizar en coordinación con las entidades competentes, las solicitudes de otros gobiernos para el sobrevuelo de aeronaves en el territorio nacional, así como las de las aeronaves colombianas en el exterior; y

(...)

DECRETA:

Artículo 1º. Se consideran aeronaves de Estado extranjeras las dedicadas a servicios militares, de aduana o de policía, con matrícula de otro país que cumplen misiones ordenadas por los respectivos Gobiernos.

Artículo 2º. Corresponde al Ministerio de Defensa Nacional por intermedio de la Jefatura de Operaciones Aéreas del Comando de la Fuerza Aérea Colombiana, conceder los permisos de sobrevuelo y/o sobrevuelo y aterrizaje de aeronaves de Estado extranjeras sobre el Territorio Nacional.

Parágrafo. El Gobierno Nacional podrá convenir con otros Gobiernos, autorizaciones de sobrevuelo y/o de sobrevuelo y aterrizaje por períodos máximos de un (1) año, condicionadas a la aplicación del principio de reciprocidad.

Artículo 3º. Las solicitudes de permiso de sobrevuelo y/o de sobrevuelo y aterrizaje para aeronaves de Estado extranjeras, se formularán ante la Subdirección de Soberanía Territorial del Ministerio de Relaciones Exteriores, con un tiempo no menor a cinco (5) días hábiles de anticipación a la fecha de realización de la operación aérea proyectada, por intermedio de las Misiones Diplomáticas acreditadas ante el Gobierno de Colombia.

Parágrafo 1. Recibidas las solicitudes por parte de la Subdirección de Soberanía Territorial, ésta las comunicará a la Jefatura de Operaciones Aéreas, para su correspondiente autorización o negativa.

Parágrafo 2. La Jefatura de Operaciones Aéreas informará simultáneamente su decisión tanto al Gobierno extranjero a través de sus entidades homólogas como a las Subdirección de Soberanía Territorial, para que ésta lo haga por la vía diplomática a través de la correspondiente Embajada acreditada ante el Gobierno de Colombia.

Artículo 4º. El procedimiento anterior se seguirá también cuando se trate del ingreso al país de aeronaves extranjeras de gobierno o de propiedad civil al servicio del Estado, con el fin de efectuar misiones de carácter oficial o de apoyo en casos de emergencia nacional, búsqueda, salvamento o similares.

Artículo 5º. En circunstancias excepcionales las solicitudes de que trata el presente Decreto, podrán tramitarse directamente ante el Comando de la Fuerza Aérea Colombiana.

Artículo 6º. La solicitud de permiso deberá contener la siguiente información:

- a) País solicitante.
- b) Objeto del vuelo.
- c) Tipo, matrícula e indicativo de llamada de la(s) aeronave(s).
- d) Grado, nombre y apellidos del piloto o Comandante de la(s) aeronave(s).
- e) Número de tripulantes.
- f) Número de pasajeros.
- g) Grado(s), nombre(s), apellido(s) y cargo(s) de autoridades importantes (si viajan a bordo).
- h) Naturaleza y cantidad de la carga a transportar.
- i) Origen del vuelo, destino y salida de Colombia con indicación de itinerarios programados, región de información de vuelo -"FIR"(S)-, aerovías y escalas propuestas dentro del territorio colombiano, con fechas y horas estimados, y
- j) Servicios requeridos.

Artículo 7º. Los permisos de sobrevuelo y/o de sobrevuelo y aterrizaje serán concedidos en número determinado y por tiempo limitado, bajo las siguientes condiciones:

- a) Que no estén armadas (pueden tener solamente instalaciones para colocar armamento).
- b) Que no lleven equipo aerofotográfico instalado.
- c) Que no transporten "carga peligrosa" o que implique posibilidad de combustión, explosión o contaminación.
- d) Que no esté activado el sistema de reaprovisionamiento de combustible en vuelo, y
- e) Que no esté activado el equipo de inteligencia técnica o electrónica o de comunicaciones.

Parágrafo. Las aeronaves que en cumplimiento de misiones específicas en apoyo a las Fuerzas Militares, necesitan el porte de los equipos mencionados, requieren la expedición de un permiso especial para su operación, el cual será otorgado por el Comando General de las Fuerzas Militares, quien definirá las condiciones del vuelo.

Artículo 8º. El control y vigilancia de la navegación aérea en Colombia para las aeronaves extranjeras, a que se refiera el presente Decreto, corresponde al Comando de la Fuerza Aérea Colombiana, sin perjuicio de las funciones que legalmente competen al Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil.

Parágrafo 1. Las aeronaves, los tripulantes, pasajeros y carga, quedarán sometidos a las dispo-

siciones legales que regulan el tráfico aéreo en el país.

Parágrafo 2. La entrada al país deberá hacerse utilizando un aeropuerto internacional, para fines de aplicación de las disposiciones aeronáuticas, migratorias, aduaneras, policivas y sanitarias, salvo circunstancias excepcionales en las cuales serán determinadas...

Artículo 9º. En los permisos de sobrevuelo y/o de sobrevuelo y aterrizaje que conceda la Jefatura de Operaciones Aéreas del Comando de la Fuerza Aérea Colombiana, se indicarán las condiciones de los mismos, tales como las frecuencias en que las aeronaves deben hacer los enlaces radiotelefónicos, canales de entrada y salida del país, puntos de control establecidos, aeropuertos que deben utilizarse para la operación aérea y demás detalles que se estimen pertinentes.

Artículo 10. Las aeronaves extranjeras que cumplan misiones de apoyo a las Fuerzas Militares de Colombia, tendrán un tratamiento similar al de las aeronaves militares colombianas en misiones de orden público.

Artículo 11. La Jefatura de Operaciones Aéreas solicitará a otros gobiernos la correspondiente autorización de sobrevuelo y/o de sobrevuelo y aterrizaje para las aeronaves de Estado colombianas, a través de la Subdirección de Soberanía Territorial y simultáneamente lo hará a las misiones diplomáticas colombianas acreditadas ante los gobiernos respectivos.

Parágrafo. La autorización o negativa por parte del Gobierno extranjero, será comunicada simultáneamente por las misiones diplomáticas de colombianas a la Jefatura de Operaciones Aéreas y a la Subdirección de Soberanía Territorial.

Artículo 12. En casos o circunstancias excepcionales, las solicitudes de que trata el artículo anterior, podrán tramitarse directamente por la Jefatura de Operaciones Aéreas, ante la Embajada colombiana y/o sus oficinas homólogas, en el Gobierno extranjero.

Artículo 13. Este Decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga al Decreto número 494 del 8 de abril de 1968 y las normas que le sean contrarias.

Publíquese, comuníquese y cúmplase.

Dado en Santafé de Bogotá a 15 de octubre de 1992.

CESAR GAVIRIA TRUJILLO

Ministra de Relaciones Exteriores,

Noemí Sanín de Rubio.

Ministro de Defensa Nacional,

Rafael Pardo Rueda.

Presidente Comisión VI Honorable Senado,

Gustavo Dájer Chadid.

Secretario General Comisión VI,

Antonio Martínez Hoyer.

CAMARA DE REPRESENTANTES

Se le recuerda a los miembros de la Comisión Sexta del Senado que está convocada para sesionar

en el Municipio de Tolú en el Departamento de Sucre el próximo jueves, van a asistir los Ministros de Comunicaciones, Obras Públicas, Educación y el Director de la Aeronáutica Civil quien han confirmado su asistencia.

Presidente Comisiones Sexta Conjunta honorable Senado de la República, Honorable Cámara de Representantes.

Gustavo Dájer Chadid.

Vicepresidenta Comisiones Sexta Conjunta honorable Senado de República, Honorable Cámara de Representantes.

Martha Catalina Daniels.

Secretario General Comisiones Sexta Conjunta honorable Senado de la República, Honorable Cámara de Representantes.

Antonio Martínez Hoyer.

CONTENIDO

Gaceta número 361 - viernes 27 de octubre de 1995

Senado de la República

Actas de Comisión

Comisión Sexta

Acta número 71 del 12 de octubre de 1993	1
Acta número 78 del 9 de noviembre de 1993	8