



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - IVSTITIA ET LITTERAE

AÑO V - Nº 218

Santa Fe de Bogotá, D. C., jueves 6 de junio de 1996

EDICION DE 40 PAGINAS

DIRECTORES:

PEDRO PUMAREJO VEGA
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

DIEGO VIVAS TAFUR
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

CAMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISION

COMISION SEGUNDA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE
ACTA NUMERO 19 DE 1995

(noviembre 29)

Legislatura 1995-1996 - Primer Período
Sesiones Ordinarias

Asistentes:

Contestaron el llamado a lista los siguientes honorables Representantes:

Nubia Rosa Brand Herrera
Adolfo Antonio Bula Ramírez
Melquíades Carrizosa Amaya
Martínezguerra Zambrano Guillermo
Franco Salazar Buchelli
Manuel Ramiro Velásquez Arroyave

Se hicieron presentes en el transcurso de la sesión los siguientes honorables Representantes:

Tomás Caicedo Huerto
Lázaro Calderón Garrido
César Augusto Daza Orcasita
Luis Fernando Duque García
Benjamín Higuera Rivera
Octavio Jaramillo Zuluaga
José Maya García
Graciela Ortiz de Mora
Agustín Hernando Valencia Mosquera
Basilio Villamizar Trujillo
Octavio Zapata Rodríguez.

Dejaron de asistir con excusa los siguientes honorables Representantes:

Juan José Silva Haad.

ORDEN DEL DIA

I

Verificación del quórum

Citación

Ministro de Relaciones Exteriores, doctor Rodrigo Pardo García-Peña; Ministro de Trans-

porte, doctor Juan Gómez Martínez; Ministro de Comercio Exterior, doctor Daniel Mazuera Gómez; Ministra del Trabajo y Seguridad Social, doctora María Sol Navia; Director de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, doctor Alvaro Cala Hederich; Director de la Policía Nacional, General Rosso José Serrano Cadena; Presidente de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles, ACDAC, Capitán José Miguel Alvarado; Alfonso Pinzón Velásquez, Vicepresidente; Héctor Facundo R., Secretario General; Presidente de Avianca, Gustavo Alberto Lenis; Presidente de Tampa, Jorge Coulson; Presidente de Aires, Giomar Pinto; Presidente de Aces, Juan Emilio Posada; Gerente de Sateña, Brigadier General Fabio Velasco; Presidente de Aerorepública, Alfonso Avila Velandia.

Promotor, honorable Representante Manuel Ramiro Velásquez Arroyave.

Suscrita por el honorable Representante Melquíades Carrizosa Amaya.

Proposición 053 del 14 de junio de 1995.

Tema: cielos abiertos y seguridad aeroportuaria.

II

Primer debate al Proyecto de ley número 188 de 1995 Cámara, por la cual se modifica el inciso primero del artículo 24 de la Ley 191 de 1995.

Autores: honorables Representantes Nelson Rodolfo Amaya, Isabel Celis Yáñez.

Ponente: honorable Representante Melquíades Carrizosa Amaya.

III

Informe presentado por la Subcomisión de Escala Salarial Porcentual para las Fuerzas Armadas.

IV

Lo que propongan los honorables Representantes y altos funcionarios del Estado.

Desarrollo.

Verificación del quórum.

El secretario informa que se encuentran en el salón de sesiones seis honorables Representantes, quórum suficiente para deliberar.

1. *Citación.*

Proposición número 053

La Comisión segunda de la Cámara de Representantes expresa su satisfacción por las recientes medidas tomadas por el Gobierno Nacional, respecto al control de los aeropuertos y las aerolíneas de carga para el control del narcotráfico.

Presenta solicitud expresa al Gobierno Nacional para que estos controles se apliquen a los equipajes de pasajeros evitando que colombianos víctimas inocentes en el exterior, sean objeto de cambiazos como parece haber sucedido entre otros con el periodista Mauricio Aranguren y la organización Bananas.

Convócase la Comisión Segunda para el último miércoles del mes de agosto de 1995 para escuchar de los voceros del Gobierno Nacional las explicaciones sobre el alcancé de dichas medidas de control.

En la misma sesión se debatirá la política colombiana de cielos abiertos mediante cuestionario que los honorables Representantes presentarán a la Secretaría de la Comisión.

Cítese: Para las 9 a.m. del 30 de agosto al señor Ministro de Transporte, al Director de Aerocivil, Ministro de Relaciones Exteriores y Ministro de Comercio Exterior para el anunciado debate.

Invítese: A los directores de las aerolíneas y asociaciones de aerolíneas, entre otras.

La sesión será transmitida por la Radio Cadena Nacional.

Presentada por el honorable Representante Manuel Ramiro Velásquez Arroyave.

Suscrita por el honorable Representante Melquíades Carrizosa.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Manuel Ramiro Velásquez Arroyave:

Hay que aterrizar a la Aerocivil y a la seguridad aérea y aeroportuaria en Colombia.

“Cielos abiertos con aeropuertos cerrados.”

Este último debate que como citante realizó al finalizar 1994 en el seno de esta Comisión segunda de Relaciones Exteriores, Defensa Nacional y Comercio Exterior, nos convoca al tema de la política gubernamental de apertura de nuestros cielos al comercio y al transporte de pasajeros, nacional e internacional, y por supuesto, a la infraestructura y seguridad aérea y aeroportuaria.

Hace dos años en esta misma Comisión Segunda Realizamos un primer debate, dentro del inicio de la apertura económica gairista, sobre la política de cielos abiertos.

Y denunciarnos en aquella oportunidad que los cielos de Colombia estaban abriéndose a las aerolíneas internacionales sin ninguna sujeción a estudios y proyectos, generando desventajas comparativas para nuestras aerolíneas nacionales.

Igualmente denunciarnos que la infraestructura aeroportuaria estaba en pañales frente al desafío aperturista económico mundial que enfrentaba nuestro país.

Ambas situaciones no han cambiado para nada, pasados dos años de aquel examen que cumplimos en esta célula de la Cámara de Representantes.

Y antes de iniciar con uno de los temas a tratar, debo registrar con extrañeza la excusa del Ministro de Comercio Exterior para no asistir a este debate. No puede una cartera gubernamental tan importante, aislarse de tan prioritaria área para el desarrollo del país.

Introducción a la política de cielos abiertos.

Permítanme realizar un breve recuento sobre los parámetros sobre los cuales se mueven los convenios internacionales de transporte aéreo, para así entender el tema de “cielos abiertos” que nos convoca hoy el ejercicio del control político.

El marco contentivo de las reglas de juego de la Aviación Civil Internacional está dado por el Convenio de Chicago de 1944, aprobado por el Congreso de Colombia mediante Ley 12 de 1947. El artículo 6º del Convenio dispone que no se prestarán servicios aéreos internacionales de itinerario fijo en el territorio o hacia el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de ese Estado.

En ese orden, Colombia ha regulado sus relaciones aeronáuticas con los demás países miembros del Convenio de Chicago valiéndose de compromisos bilaterales, que bajo distintas denominaciones (convenios, actas, memorandos de entendimiento y acuerdos administrativos), han definido los derechos de acceso desde y hacia el país.

Bien lo conoce este Gobierno y en especial el Ministerio de Comercio Exterior, que desde 1991 el Grupo Andino dispone de un régimen común que liberaliza el comercio del servicio de transporte aéreo dentro de la subregión andina, otorgando a las líneas aéreas andinas derechos de acceso en las rutas de interconexión entre las principales ciudades de la subregión.

La normatividad que rige está contenida en las decisiones andinas 297, 320, 360 y 361 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena. La decisión 297 concede el libre ejercicio de los derechos de tráfico en vuelos regulares de pasajeros, carga y correos que realicen dentro de la subregión. La decisión 320 posibilita el ejercicio de estas libertades mediante la llamada designación de aerolínea, según la cual, cada país miembro puede designar una o más empresas nacionales de transporte aéreo para hacer uso de esos derechos de tráfico.

Este proceso de apertura aérea subregional, también denominada “política de cielos abiertos” ha sido contemplada por políticas de apertura económica y política al interior de los países andinos miembros.

¿Qué comprende la política de cielos abiertos?

Para entender aún más, definamos el alcance del “término de cielos abiertos” que se ha casi que institucionalizado en el mundo entero. Este género de políticas aperturistas y comerciales, debe entenderse como:

a) Libertad de derechos de tráfico (incluyendo 5ª libertad, esto, el derecho de embarcar pasajeros, carga y correo en un tercer país con destino a otro país);

b) Libertad de capacidad, es decir, ausencia de restricciones en número de frecuencias y equipo utilizado, y

c) Libertad de tarifas.

En este orden, para calificar una política como de cielos abiertos, las condiciones anotadas deben ser cumplidas en su totalidad.

Y aquí debo afirmar que en Colombia se apunta más hacia una “desregularización” del transporte aéreo, que hacia una política de cielos abiertos.

Bien lo expresa el doctor Mazuera Gómez, Ministro de Comercio Exterior en sus respuestas a mi cuestionario:

“Dada la naturaleza del manejo de las relaciones aeronáuticas a nivel mundial, de un carácter eminentemente bilateral, no es totalmente exacto calificar la política colombiana en materia de acceso aeronáutico como de ‘cielos abiertos’, una política de cielos abiertos debe entenderse como de libertad de derechos de tráfico, de capacidad en frecuencias y equipos y de tarifas. Al contrario, hemos visto que el común de las relaciones de país con las restantes partes del Convenio de Chicago operan bajo estrictos criterios de bilateralidad y reciprocidad, salvedad hecha del marco jurídico existente en el Grupo Andino. Incluso en este último escenario, de carácter plurilateral, opera un acceso reglado que mal podría entenderse como de cielos abiertos, en razón a que no existen derechos de los llamados de quinta libertad, fuera de la subregión andina...”

Es la afirmación de nuestro Ministro del Comercio, grave afirmación que contraría la voz presidencial, y en buena hora, sobre su mensaje patriótico en el manejo de la apertura comercial de Colombia.

28 países con acuerdos con Colombia en transporte aéreo a finales del siglo veintiuno, Colombia ha suscrito acuerdos bilaterales con 28 países, cada uno de ellos con cuadros de rutas y frecuencias propias en el transporte de pasajeros y carga, o simplemente como “espacio aéreo de paso” hacia sus rutas internacionales.

Y mal clasificados como “convenios de cielos abiertos” con Chile, Venezuela y Panamá. Los restantes hacen parte de las denominaciones que, como lo denunciarnos en el debate de la semana pasada, realiza nuestra “diplomacia comercial” en el mundo entero bajo denominaciones como “actas, memorándums de entendimiento y acuerdos administrativos binacionales”.

Pero será el señor Canciller quien nos aclare más ampliamente ese tipo de convenios y con qué países, sobre los cuales hemos abierto nuestro espacio transporte aéreo.

Ventajas comparativas a otros países: concesiones comerciales

Ante las excusas presentadas por los presidentes de Avianca y ACES, me voy simplemente a remitir a algunos de sus apartes en la respuesta escrita a mis cuestionarios, para ser vocero directo de quienes sufren hoy la dura carga de la “no reciprocidad” para las aerolíneas colombianas frente a las concesiones que entregamos a otros países y empresas extranjeras, en los denominados y vigentes “convenios de cielos abiertos”.

No sin antes solicitar desde el seno del Congreso de la República, una revisión urgente a todos los convenios, en especial con Chile, Venezuela y Panamá.

Observaciones de Avianca y ACES a convenios de cielos abiertos

Con la venia de la Presidencia me permito leer los apartes pertinentes de las observaciones presentadas a los convenios de cielos abiertos, por parte de las aerolíneas nacionales Avianca y ACES, por considerarlo de sumo interés.

Con Venezuela: expresa el doctor Gustavo Alberto Lenis, Presidente de Avianca, referente al convenio con Venezuela :

Respecto de los convenios de cielos abiertos que antes señalamos, el que se firmó con Venezuela en 1991 otorgó a las empresas venezolanas acceso a todos los puntos situados en Colombia y además derechos de tráfico a todos los “puntos más allá de Colombia”. Y aún cuando Venezuela otorgó a Colombia los mismos derechos respecto de su propio territorio, ocurre que por ser Colombia un país de ciudades, que tiene al menos cinco puntos importantes de tráfico internacional (Bogotá, Barranquilla, Cartagena, Medellín y Cali), no ocurre lo mismo en Venezuela, pues fuera de Caracas los demás puntos son de relativamente poca importancia. Resulta entonces claro que el intercambio fue inequitativo. Por otro lado, este convenio ha permitido a las compañías venezolanas explotar los derechos de quinta libertad de Colombia hacia el Perú, Venezuela y Centroamérica, mientras que Avianca no ha podido explotar derechos equivalentes, por ejemplo entre Caracas y Europa, debido a la necesidad de establecer vuelos directos a Madrid, París y Frankfurt, como lo ha hecho Avianca dentro de la tendencia mundial de disminuir las escalas. Es por todo esto que el convenio con Venezuela ha resultado mucho más favorable para ellos que para nosotros...”

La empresa ACES no vuela a Venezuela.

Con Panamá

Veamos a continuación las observaciones sobre el convenio con Panamá:

Doctor Alvaro Martínez, Presidente encargado de ACES, expresa lo siguiente:

Por lo que respecta al acuerdo con Panamá y a la situación actual del transporte aéreo entre los dos países, existe un desequilibrio grave en el tráfico transportado por las aerolíneas panameñas y colombianas. La empresa Copa, de acuerdo a informes estadísticos ha transportado y transporta un porcentaje del tráfico considerablemente superior al de las aerolíneas colombianas, siendo el 62.5% en el año 1994. ACES ha hecho serios análisis sobre el origen de esta situación y considera con base en los mismos que el acuerdo vigente debe ser revisado y renegociado, o que en el peor de los casos debe exigirse a la aerolínea panameña el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el mismo, particularmente en lo que atañe a las prácticas tarifarias.

Y más adelante dice la empresa ACES:

Aunque el acta de entendimiento consagra la cláusula de doble aprobación de tarifas, el comportamiento de copa ha sido sistemáticamente violatorio de esa disposición, lo que ha conducido a una guerra de tarifas insostenible en el mercado colombo-panameño, que probablemente hará "desertar" a por lo menos una empresa colombiana del mercado, generándose así entonces un desequilibrio superior al actual.

Y Avianca dice en su análisis sobre este convenio con Panamá, lo siguiente:

En el caso de Panamá, se dio a ese país derechos de tráfico en prácticamente todos los puntos Colombianos de interés internacional (Barranquilla, San Andrés, Cartagena, Medellín, Cali y Bogotá) cuando en cambio el único punto de tráfico internacional en Panamá es su ciudad capital. Además se concedió a las compañías panameñas toda clase de derechos de conexión para el transporte desde Colombia vía Panamá a todo el mundo, pero en la práctica a Centroamérica, México, Miami y el Caribe. En cambio, por fuerza de las circunstancias geográficas y económicas, las compañías colombianas solamente tienen derecho de operar a Panamá y no recibieron ningún derecho de quinta libertad.

Con Chile:

El Presidente de Avianca, sobre la situación en el Convenio de Cielos Abiertos con Chile, expresa:

"En el caso de Chile se estableció, además de total libertad de frecuencias y la multiplicidad de designaciones, o sea el número de compañías que pueden operar entre los dos países, derechos de tráfico a favor de las compañías chilenas a prácticamente todo el Caribe incluyendo Miami, cuando en realidad más allá de Chile el único punto de interés comercial es Buenos Aires. Es por eso que el convenio resultó desequilibrado, ya que las oportunidades que recibieron los chilenos fueron sensiblemente más favorables que las que recibieron los colombianos..."

La reciprocidad para Colombia... en veremos.

Una pregunta: ¿Qué está haciendo el Gobierno del Presidente Samper para exigir la reciprocidad de estos convenios o acuerdos?

La reciprocidad debe ser el común de nuestros convenios internacionales, y más aún en materia de transporte aéreo y soberanía Nacional.

El caso de American Airlines.

Pero, adicionalmente veamos la denuncia del Presidente de Avianca sobre American Airlines:

"American Airlines ha obtenido una principalísima participación en el tráfico fundamental hacia y desde los Estados Unidos. Esa empresa, por ejemplo, opera hoy día tres frecuencias semanales a Bogotá, lo que ha ocasionado un dumping de capacidad, y además aprovecha indebidamente la denominada sexta libertad a través de Miami, que no está autorizada por el convenio de 1956, hacia los principales puntos de Europa que Avianca está volando, o sea París, Madrid y Frankfurt y próximamente Londres. Ahora se anuncia que Continental Airlines será autorizada por su gobierno para operar desde Nueva York a Bogotá y a Lima, lo que al menos en el sector Nueva York - Bogotá duplicaría los servicios que ya tiene American Airlines Vía Miami."

Recordemos que American Airlines tiene un conflicto laboral con los auxiliares de vuelo colombianos. Ya la Ministra del Trabajo nos explicará más ampliamente esta situación y los correctivos del Gobierno en este sentido.

Quiero sí dejar constancia de las denuncias presentadas por la Asociación Colombina de Auxiliares de Vuelo referido a los atropellos laborales por parte de la aerolínea extranjera American Airlines contra los trabajadores colombianos que laboran allí, resaltando el siguiente punto:

Conclusiones... Para un llamado de atención.

Permítanme para culminar el apartado sobre cielos abiertos, relacionar las siguientes recomendaciones:

La política de cielos abiertos no debe entenderse exclusivamente como libertad tarifaria;

- La libertad tarifaria como se practica actualmente, ha conducido a una guerra entre las empresas;

- Aplicación del principio de reciprocidad en sentido amplio;

- Tamaño de los mercados: Debe haber una relación proporcional entre el mercado que se entrega y el mercado que se recibe;

- Capacidad de las aerolíneas: Debe buscarse un "punto de equilibrio" que permita nivelar grandes diferencias entre las empresas de dos países en una relación bilateral;

- En toda negociación debe "negociarse" la posición geográfica estratégica de Colombia;

- La oferta de capacidades recíprocas debe adecuarse a las necesidades del mercado;

- El Gobierno Colombiano debe velar porque se dé estricto cumplimiento a los acuerdos así celebrados.

Señor Canciller, señora Ministra de Trabajo, señor Viceministro del Transporte, Subdirector de la Aerocivil, Presidente y Gerentes de Aerolíneas Colombianas:

El tiempo de revisar los excesos de privilegios otorgados a empresas extranjeras dentro de los convenios que Colombia ha firmado, en el transporte aéreo.

Veamos ahora el punto prioritario para que cualquier política de cielos abiertos, tenga el soporte de la infraestructura aeroportuaria necesaria en nuestro país.

Pasemos a la realidad de nuestra seguridad aérea y seguridad aeroportuaria colombiana.

La Aeronáutica Civil debe aterrizar en acciones efectivas, debo iniciar esta etapa complementaria a los cielos abiertos, expresándole al señor Subdirector de la Aerocivil que la Comisión a que ha sido citado el doctor Cala, es la Comisión Segunda y no la Comisión Sexta, como en forma reiterada lo expresan en los oficios a las respuestas de mis cuestionarios. Y sobre esas mismas respuestas presentadas por el doctor Cala debo afirmar enfáticamente que éstas son vagas, imprecisas, y se convierten en un solo catálogo de buenas intenciones, además de registrar un récord de normas y legislación. Letra muerta que la Aerocivil no cumple ni hace cumplir.

La Unidad Administrativa de la Aeronáutica Civil debe aterrizar con acciones efectivas para que la seguridad aérea y aeronáutica, y la infraestructura de nuestros aeropuertos se condicionen para ser soporte sustancial de nuestro comercio exterior en época aperturista y el servicio público del transporte aéreo para pasajeros nacionales y extranjeros tenga la calidad que exige por su misma naturaleza.

Claro está que esta acción debe estar liderada además por el Ministerio de Transporte, con decisión férrea del Gobierno Samperista.

El país no aguanta más la ineficiencia de muchas de sus entidades públicas, y la Unidad Administrativa de la Aeronáutica Civil no escapa a ser una de éstas.

Rector del transporte aéreo en Colombia está sobrediagnosticado, y en las respuestas de la Aerocivil encontramos respuestas que dicen... "se está adelantando el estudio", en casi todas sus áreas.

Eso, señores parlamentarios y funcionarios, son buenas intenciones.

Hay que aterrizar en la gestión de la administración pública.

Diagnóstico de la Contraloría sin correctivos de Aerocivil.

La Contraloría General de la República realizó una investigación por etapas durante el año de 1994 hasta mediados de 1995 a la Aerocivil, en las áreas: control de gestión, control físico, control financiero, evaluación del control interno y evaluación de control ambiental.

Los resultados de dichas investigaciones realizadas en escalas, fueron siendo remitidos a la Dirección de la Aerocivil para que se tomaran los correctivos necesarios.

En forma reiterada, la misma Contraloría ha expresado a la Aerocivil que, "... con relación a la eficacia la Aerocivil no realiza como debía, un minucioso seguimiento a la ejecución de sus proyectos..."

Oigase bien: No se realiza un minucioso seguimiento a la ejecución de los proyectos. La eficacia no ronda a la Aerocivil.

Casos concretos de ineficacia, ineficiencia y desorden.

Las investigaciones realizadas conjuntamente con mi unidad legislativa y apoyada en denuncias particulares, se complementan e identifican con los resultados de la Contraloría General de la

Nación y la gestión efectiva del doctor David Turbay y su equipo de profesionales, así como con los informes de la Federal Aviation Administration, FAA.

Unificados dichos resultados, con la venia de la Presidencia me permito leer apartes de las conclusiones conjuntas en el ente fiscalizador del Estado:

- El estudio por más de 1.000 millones de pesos contratado con la Universidad Nacional, no ha sido tenido en cuenta para los correctivos urgentes en la administración de la Aeronáutica Colombiana.

- La Aerocivil debe proceder a vincular en el más breve plazo a los profesionales formados por el convenio con la Universidad Nacional, toda vez que hay una necesidad real de expertos para la inspección de aeronaves, empresas de aviación, escuelas de enseñanza, talleres de mantenimiento, exámenes a tripulaciones y visitas de inspección a los aeropuertos.

- Con los intentos de apertura la oferta de transporte regular de pasajeros internacionales, se pasó de diecinueve (19) empresas oferentes de este servicio en 1990, a más de treinta y cinco (35) al finalizar 1995. En el transporte de carga regular internacional se pasó de 35 empresas prestatarias a más de 44 en 1995, lo que genera constantes congestiones aéreas en el país, por mala administración y ausencia de infraestructura adecuada.

- En el servicio de transporte aéreo en el país se encuentra concentrado en los aeropuertos en Bogotá, Cali y Rionegro. Entre éstos, tres (3) mueven más del 53% de la carga y pasajeros nacionales y más del 90% de los pasajeros y cargas Internacionales la Aerocivil tuvo como "prioridad" para este año que termina, pasar del 52 al 100 por ciento en la modernización y en el mantenimiento de las radioayudas de aeronavegación, y no llegó al 50 por ciento.

- Se determinó que de los 74 aeropuertos que pertenecen a la Aerocivil solamente 35 poseen la licencia de funcionamiento; el restante 53% funcionan sin licencia como el Alfonso Bonilla de Cali, Eldorado de Bogotá, el José María Córdoba de Rionegro. La Secretaría de Salud del Distrito ha venido realizando desde 1991 visitas periódicas al Aeropuerto Eldorado y no ha otorgado la licencia por no haber subsanado las observaciones relacionadas con saneamiento ambiental.

- No se tiene manual o reglamento de seguridad aeronáutica, el cual es indispensable para orientar y definir funciones para detectar las fallas que se presentan a diario en todos los aeropuertos.

- Deficiente seguridad aeroportuaria por cuanto se carece de:

Máquinas de bomberos insuficientes y en mal estado.

Falta de personal para la atención de emergencias.

Ausencia total de encerramiento perimetral, que genera riesgos por la permanente movilización de transeúntes y de semovientes.

- En el área de seguridad se carece de personal capacitado y número de inspectores de operación, lo que origina deficiente control en el ingreso de personas y bienes a las áreas restringidas de los aeropuertos, notándose cambios de equipajes, sa-

queos de mercancías, se carece de personal y equipo que permita la detección de explosivos.

Reafirmamos con la Contraloría que la Aerocivil no tiene plan de emergencia ni de contingencia aprobado, tal como lo reconfirma el informe reciente de la FAA internacional.

- Se debe especializar el recurso humano en cuanto a seguridad aeroportuaria, pues se confirma una falta de conocimientos para ejercer las funciones del cargo.

- La inspección a las 478 pistas y aeropuertos autorizados en el país; a más de 3.300 aeronaves autorizadas, a los 110 talleres, no abarca ni el 10 por ciento al año.

Áreas invadidas por particulares y agencias aéreas, por equipo y elementos para dar de baja y por equipo utilizado en obras de mantenimiento o de rehabilitación de pistas.

Un elevado porcentaje de aeropuertos presentan torres de control totalmente deterioradas o mal ubicadas, lo que obstaculiza la visibilidad del funcionario de la torre que controla las operaciones de las aeronaves que se encuentren en carreteo o en plataforma, así como la verificación del tránsito de personas y animales que permanentemente invaden la pista.

- El recurso humano para atender emergencias es insuficiente, el grupo de búsqueda y rescate SAR está conformado por tres personas para atender todas las emergencias a nivel nacional, se hace necesario disponer de subcentros en los diferentes aeropuertos para que sirvan de apoyo y brinden seguridad en los casos de emergencias.

- El mantenimiento de las radioayudas es deficiente; no se cumple con las normas de la OACI para calibración; no está disponible el avión de calibración.

Todos los equipos cuentan con más de 20 años de operación perdiéndose el criterio de mejora de tecnología, lo mismo que su cobertura de acción no satisface las necesidades del servicio.

Elevado nivel de obsolescencia de equipos, en promedio 20 años, algunas se encuentran fuera de servicio y/o en estudio para reparación.

-El deficiente sistema de apoyo a la seguridad aérea se materializa en la baja cobertura actual del sistema del espacio aéreo, así:

-El sistema de radar sólo cubre el 40.5%.

- Equipos de determinación de posición aérea cubre sólo el 52.9%.

- No se realizan los inventarios físicos. La entidad no cuenta con relaciones detalladas y actualizadas de los elementos que componen el rubro de propiedad, planta y equipo. Lo que implica que se desconozca su existencia, ubicación, estado y valor. Esta situación impide que se pueda realizar una confrontación física y efectuar la conciliación con los registros contables.

No existe un programa de compras y adquisiciones que consulte las reales necesidades de la entidad, como tampoco una adecuada coordinación entre las dependencias solicitantes. Esta situación se refleja en la existencia de altos stocks de equipos y repuestos, que con el tiempo se convierten en obsoletos, en razón a los cambios en la tecnología, en el Aeropuerto Eldorado se comprobó la existencia de un número significativo de

elementos que desde su adquisición hasta julio de 1995, no han sido utilizados y algunos que desde 1993 permanecen en guacales.

- Los elementos en bodega no cuentan con una distribución adecuada y no poseen las tarjetas de localización que permitan su fácil ubicación; igualmente se evidenció que no existe un criterio definido para clasificar los elementos por agrupación de inventarios y si son devolutivos o de consumo, lo que impide su adecuado control.

- La división administrativa, debe elaborar programas que desarrollen los principios de economía y eficiencia a través de manuales de funciones y procedimientos de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 87 de 1993.

- Existe en todos los aeropuertos una inadecuada administración de los inmuebles arrendados, contrariando el objeto social al administrarlos, según lo dispuesto en el artículo 2º, inciso 3º y artículo 5º, numeral 7º del Decreto 2724 de 1993.

La Aeronáutica asume el costo total de servicios públicos por ausencia de distribución de costos, entre los contratistas o usuarios de los locales de los aeropuertos.

- Hay ausencia total de un sistema contable y financiero que permita la consolidación oportuna de la información generada por los diferentes aeropuertos del país, situación que adicionada a la no rendición oportuna de las cuentas de los aeropuertos crítica en los de Arauca, Arauquita, Cravo Norte, Puerto Carreño, San Martín, Tumaco y Tame, además de las continuas deficiencias como documentación incompleta, caso ómiso a requerimientos e instrucciones, inconsistencias aritméticas y desorden en la secuencia de documentos, impide conocer la verdadera situación económica de la Aerocivil, en toda su dimensión.

Mediante prueba selectiva efectuada a los viáticos, concedidos en el período comprendido entre el 31 de mayo y el 10 de julio de 1995, se observó el reconocimiento periódico de pasajes y viáticos a funcionarios de nivel auxiliar, para desplazarse a las ciudades de Santa Marta y San Andrés Islas, con el fin de hacer el aseo, podar el césped en las cabañas-centros vacacionales de la entidad, y a profesionales, técnicos y auxiliares, para ejercer la coordinación, supervisión y administración de los servicios que prestan dichos centros. Igualmente, desplazan auxiliares a los aeropuertos con el fin de hacer estudios técnicos, no obstante ser labores de los funcionarios de nivel técnico y profesional.

- La actual administración de la Aerocivil afirma que el manual de reglamentos aeronáuticos se encuentra actualizado, cuando no tienen incorporados los estándares de la OACI, por lo que no es de contabilidad el consultar el cuasireglamento aeronáutico existente y ponerlo en práctica, ya que las insuficiencias que presenta y que no se enumeran, son del régimen aeronáutico internacional.

- La Unidad Administrativa especial Aeronáutica Civil no posee la relación completa con respecto a las aeronaves que deben sometersen a su vigilancia y control, ya que los datos suministrados por el doctor Cala, están incompletos, pues en la relación de la totalidad de aeronaves autorizadas, una gran mayoría sólo aparece con el número de identificación sin propietario y sin empresas explotadoras.

- Los vehículos son reparados por talleres particulares contratados por la entidad, estos talleres no son idóneos, no los entregan con la oportunidad esperada, no dan el cambio a las piezas obsoletas y los costos son elevados.

- En el proceso de remodelación de Eldorado se siguen presentando en la ejecución de la obra las siguientes anomalías:

Cambio de diseño, de especificaciones y de consultor.

Reducción en las cantidades de obra y de los costos de los ítem correspondientes al nuevo diseño.

Por sobredimensionamiento fueron bajadas las especificaciones en la estructura con el concepto y aprobación de los ingenieros estructurales de Birk Hillman.

Falta de una directa supervisión por parte de la Interventoría, en algunas áreas en la obra ya que algunos frentes de trabajo no tenían los materiales completos o el suministro no estaba disponible en el momento que se necesitaba.

- Áreas invadidas por particulares y agencias aéreas, por equipo y elementos para dar de baja o por equipo utilizado en obras de mantenimiento o de rehabilitación de pistas, es el panorama que ofrecen más del 50 por ciento de nuestros aeropuertos.

- En la Aerocivil y entre ésta y los aeropuertos, hay inexistencia de controles administrativos efectivos como: inadecuados canales de comunicación entre nivel central y administradores; traslado de fondos de Tesorería Bogotá a los aeropuertos, sin procedimientos adecuados y con inconsistencias, lo cual entraba el flujo de pagos; deficientes controles de elementos devolutivos y almacenes.

- En lo que tiene que ver con el peso básico permitido para la operación de aeronaves, éste se encuentra contemplado en la certificación de autorización de fabricación y está incluido en el "TC" (Certificado Tipo de Fabricación) y es una relación directa de fabricación entre la estructura tipo y el motor con que se hace esa certificación. Sin embargo, en el país no se utilizan básculas para controlar el peso permitido de cada aeronave, sino que se cumple a través del manifiesto de peso y balance que debe ser llenado para todos los vuelos que efectúen las aeronaves, por los despachadores de vuelo, los cuales deben tener licencia de la Aeronáutica Civil, o en el caso de aeronaves monomotores que debe ser diligenciado por el piloto.

Esta falta de control directo por parte de la Aerocivil sobre el peso de las aeronaves de las diferentes aerolíneas comerciales, puede generar graves consecuencias para la seguridad aérea del país, si se tiene en cuenta además que deja sin piso la parte IV, numeral 4.1.1.19 -Transporte de artículos peligrosos- del manual de reglamentos aeronáuticos que trata sobre el peso permitido para aquellos materiales considerados peligrosos, pero que por aspectos relacionados con la operación y seguridad del vuelo son necesarios.

Podríamos seguir enunciando las fallas graves que presenta la administración de nuestro transporte aéreo nacional por la falta de administración adecuada por parte de Aerocivil. Fallas en el

manejo contable, fiscal, administrativo, logístico, de seguridad, entre otros más que hemos enunciado, sin centrarnos en la ausencia de infraestructura para los bomberos, y en fin, en muchos otros aspectos.

Hay que aterrizar la gestión de Aerocivil que nos permita una seguridad aérea y aeroportuaria eficaz y eficiente.

La tasa de accidentalidad en 1995 nos presenta un total de 38 accidentes y 16 incidentes, con una mortalidad de 58 pasajeros y 20 tripulantes.

Ya los representantes de las aerolíneas aquí citados nos presentarán sus opiniones serias y valederas sobre la seguridad aérea y aeroportuaria en el país.

¿Cómo puede existir política de apertura económica y de cielos abiertos sin infraestructura aeroportuaria adecuada?

El caso del Aeropuerto José María Córdoba.

Y en el Aeropuerto José María Córdoba de Rionegro que presta sus servicios a la ciudad de Medellín, la Contraloría General de la República encontró las siguientes graves anomalías:

- Personal insuficiente en seguridad aeroportuaria y comunicaciones, lo que genera situación de riesgo y aumento de los costos de operación.

- Se almacenan elementos innecesarios, enviados por la central.

- Elementos fuera de servicio, indispensables para el buen desarrollo de las actividades de aeronavegación.

- Vehículos sin certificados de movilización y en mal estado.

- Infraestructura del aeropuerto en malas condiciones.

- La aeronáutica asume los costos por servicios públicos de los locales en arriendo.

- Falta de mantenimiento de instalaciones y equipos.

Y continúa el informe de la Contraloría sobre el Aeropuerto José María Córdoba:

- Se encuentran 143 canecas de pintura por \$5 millones a la intemperie y con fechas de expedición vencidas las cuales se están explotando, generando riesgos para las instalaciones como para los empleados, por los gases tóxicos que expele.

- Existen elementos por \$220 millones, necesarios para la navegación aérea del Chocó, desde hace dos años, sin ninguna vigilancia y sin dar la y utilización respectiva, con el concerniente efecto sobre el patrimonio de la Nación.

- Ausencia de controles de almacenes y de activos fijos, lo que origina permanentes inconsistencias: faltantes, sobrantes, acumulación de elementos inservibles, sin la baja respectiva, demora o inexistencia de inventario físico.

- La administración de las pistas y plataforma es oportuna, sin embargo, el mantenimiento del terminal de pasajeros no es la óptima, se presentan fallas físicas y de calidad.

- No se cuenta con un organigrama de la Dirección Regional y de la Gerencia Regional, lo que no permite establecer con claridad las líneas de actividad y delimitar funciones.

- Inexistencia de un plan de compras eficaz que impida las compras innecesarias (pintura, marmitas).

Este ejemplo claro de ineficacia e ineficiencia ha sido constantemente denunciado por el periodista Julio Betancur del periódico "El Colombiano" de Medellín, y por representantes de líneas aéreas que operan desde este terminal.

Y ni qué decir de las pistas y demás aeropuertos que operan en nuestros antiguos territorios nacionales, aquéllos en los que la empresa Satena cumple con las rutas aéreas de servicio social y del turismo selectivo.

Sabemos que se "están proyectando soluciones" a tan graves hechos en todos los aeropuertos del país. Pero... en eso llevamos más de ocho años y la situación sigue igual.

Compromiso con esta Comisión Segunda de la Cámara, señores funcionarios. Dejemos a un lado el catálogo de buenas intenciones que acompañan a este Gobierno y la administración del doctor Cala.

Y para finalizar mi primera intervención, exijamos una revisión total a los requisitos exigidos para ocupar los cargos en la Aeronáutica Civil. Revisión que nos certifique si los actuales funcionarios de la entidad del doctor Cala, sí llenan los requisitos para los mismos.

Porque la Aeronáutica debe y tiene que ser una entidad muy técnica, muy especializada. Y el nivel de los funcionarios en todas sus áreas, nos genera la duda de la poca o nula capacitación técnica para estar en la Aeronáutica Civil de nuestro país.

Una aeronáutica técnica y no politizada, es lo que necesitamos para que aterrice definitivamente la seguridad aérea y aeroportuaria en Colombia.

Parodiando al Presidente Samper, afirmemos que... es el tiempo de aterrizar en la administración pública de la Aeronáutica y aplicar una acción efectiva de seguridad aérea y aeroportuaria.

Gobierno y Aerocivil deben aterrizar la seguridad aérea y aeroportuaria.

- Convenios de cielos abiertos con Venezuela, Chile y Panamá deben revisarse de manera urgente y de pronto volverlos a pactar.

- De 74 aeropuertos de Aerocivil el 53% no tienen licencia de funcionamiento otorgadas por las seccionales de Salud.

- Infraestructura aeroportuaria está en pañales y... se quema.

- Por falta de control en sobrepeso de aeronaves, se acaban pistas. Aeronáutica paga servicios públicos de los locales arrendados a particulares en los aeropuertos.

- Sistema de radar sólo cubre el 40.5% de nuestro territorio.

- Funcionarios de Bogotá viajan a Santa Marta y a San Andrés a podar el césped y a hacer aseo en cabañas de la Aerocivil.

- 3.300 aeronaves están autorizadas para volar en Colombia y aterrizar en 478 pistas y aeropuertos.

- Hay que impulsar a Satena con más Presupuesto Nacional.

El gobierno samperista "debe aterrizar" la infraestructura aeroportuaria y la seguridad aérea en Colombia y dejarse del catálogo de las buenas intenciones con que siguen "diciéndole mamola" a tan grave problemática, fue la tajante afirmación

del Representante a la Cámara, Manuel Ramiro Velásquez Arroyave en el debate que citó sobre cielos abiertos y política aeroportuaria.

Cielos abiertos

El parlamentario del progresismo conservador de Antioquia demostró cómo Colombia está en desventaja de "reciprocidad" frente a los convenios denominados de "cielos abiertos" con 28 países del mundo, en especial con Venezuela, Chile y Panamá, los cuales no cumplen con la libertad de derechos de tráfico de permitir a nuestras aerolíneas embarcar pasajeros, carga y correo en un tercer país con destino a Venezuela, Chile y Panamá.

Indicó además que la ausencia de restricciones al número de frecuencias y equipo utilizado por parte de estos tres países, coloca a las empresas de aviación comercial y de pasajeros colombianas, en clara desventaja frente a las aerolíneas internacionales, incluyendo a las de Estados Unidos.

Igualmente solicitó al Canciller y al Gobierno del Presidente Samper "la revisión urgente de dichos convenios o de pronto volverlos a pactar" para que el principio de reciprocidad se cumpla para Colombia.

Inseguridad aérea y aeroportuaria

Durante el debate promovido por el Congresista Velásquez Arroyave, éste presentó el informe de la Contraloría General de la República en el cual se relacionan las graves fallas de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil en las áreas de control de gestión, control físico, control financiero, control interno y control ambiental, por investigación realizada durante 1994 hasta agosto de 1995.

Resaltó el parlamentario citante que "el sector del transporte aéreo en Colombia está sobre-diagnosticado y la Aerocivil sigue diciendo que requiere de estudios para iniciar su acción".

Denunció igualmente que de los 74 aeropuertos que administra directamente la Aerocivil, solamente 35 poseen la licencia otorgada por las Secretarías de Salud, llamando la atención sobre Eldorado que desde 1991 no ha podido adquirirla por no haber subsanado las observaciones relacionadas con saneamiento ambiental.

Algunos de los aspectos que denunció basado en su propia investigación, el resultado de la Contraloría y de la Federal Aviation Administration, FAA, son los siguientes:

- La Aerocivil tuvo como "prioridad" para 1995 pasar del 52% al 100% en la modernización y mantenimiento de radioayudas de aeronavegación, y no llegó al 50%.

- No se tiene manual o reglamento de seguridad aeroportuaria y se carece de máquinas de bombéros suficientes en todos los aeropuertos del país, falta de personal para emergencias y ausencia de encerramiento perimetral del 80% de los terminales aéreos colombianos.

- Todos los equipos de la Aeronáutica cuentan con más de 20 años de operación.

- El sistema de radar cubre sólo el 40.5% del sistema del espacio aéreo y los equipos de determinación de posición aérea, pero sólo cubre el 52.9% del territorio.

- Los funcionarios de la Aerocivil no cumplen con los requisitos para los cargos técnicos y profesionales de la entidad. La Aerocivil debe tener un perfil muy alto de funcionarios técnicos.

- La Aerocivil asume el costo total de servicios públicos, por ausencia de distribución de costos, entre los contratistas usuarios particulares de los locales de los aeropuertos del país.

- Falta de control de la Aerocivil en el peso de las aeronaves. Sobre peso en pasajeros y carga que dañan las pistas y generan graves consecuencias en seguridad aérea y aeroportuaria. La guerra de las tarifas obliga al sobrecupo en aeronaves, sin control alguno del Estado.

La inspección de Aerocivil a las 478 pistas y aeropuertos autorizados en el país; a más de 3.300 aeronaves autorizadas y a los 110 talleres, no abarca ni el diez por ciento al año.

Velásquez Arroyave denunció igualmente las graves fallas administrativas del Aeropuerto José María Córdoba de Rionegro que presta sus servicios a la ciudad de Medellín, y solicitó del Ministerio del Transporte y de la Aeronáutica atención inmediata a la problemática de este terminal aéreo, para que "los funcionarios no sigan haciendo manguala en detrimento de los bienes del Estado y de las entidades públicas".

Cultura de privilegios e ineficiencia en Aerocivil-Viajes.

Manuel Ramiro Velásquez Arroyave demostró con un ejemplo cómo la cultura de los privilegios y la ineficiencia administrativa del alto gobierno se instaló también en la Aeronáutica, denunciando hechos de viajes y viáticos especiales de funcionarios de esa entidad, que descubrió en su investigación la Contraloría General de la República:

"Mediante prueba selectiva efectuada a los viáticos, concedidos en el período comprendido entre el 31 de mayo y el 10 de julio de 1995, se observó el reconocimiento periódico de pasajes y viáticos a funcionarios de nivel auxiliar, para desplazarse a las ciudades de Santa Marta y San Andrés Islas, con el fin de hacer el aseo, podar el césped en las cabañas, centros vacacionales de la entidad... y a profesionales, técnicos y auxiliares, para ejercer la coordinación, supervisión y administración de los servicios que prestan dichos centros. Igualmente, desplazan auxiliares a los aeropuertos con el fin de hacer estudios técnicos, no obstante ser labores de los funcionarios de nivel técnico y profesional."

El país no aguanta más cultura de privilegios, ineficiencia e ineficacia frente a la administración de los dineros del Estado, afirmó Velásquez Arroyave.

La infraestructura aeroportuaria está en pañales y ...se quema, como la credibilidad en el Presidente de la República, finalizó diciendo el parlamentario antioqueño.

El debate se desarrolló por espacio de cuatro horas en el seno de la Comisión Segunda de Relaciones Exteriores, Defensa Nacional y Comercio Exterior de la Cámara y al cual fueron citados el Canciller, el Ministro del Transporte, la Ministra del Trabajo, el Ministro de Comercio Exterior, el Director de Aerocivil, los Presidentes de Avianca, ACES, Aerorepública, Intercon-

tinental, Satena y representantes de asociaciones de pilotos y auxiliares de vuelo. Debate que fue transmitido por el Canal Tres de Inravisión y la Radio Nacional de Colombia.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra la doctora María Sol Navia, Ministra de Trabajo y Seguridad Social:

Gracias señor Presidente, señor Vicepresidente, honorables Representantes, señores representantes de las empresas privadas que han sido invitados a este importante debate.

Realmente yo creo que la terapéutica y las implicaciones del tema que se está tratando es de gran importancia para el país y para el desarrollo de un servicio como lo es el transporte de pasajeros y el transporte de carga y por consiguiente las conclusiones a que aquí se llegue van a tener una trascendencia nacional.

En el campo que me compete que es el de la competencia del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social teníamos por solicitud de los honorables Representantes citantes dos temas específicos. Uno relacionado con las normas generales que rigen las empresas aéreas de otros países que operan en Colombia y que tienen contratos nacionales colombianos para proteger a estos colombianos y otro específicamente en relación con un punto relacionado con unos últimos reclamos de American Airlines distinto del proceso propiamente de la negociación colectiva.

En cuanto al primer punto nosotros hemos mandado precisamente una respuesta concreta por escrito que es lo que voy a permitirle mencionar y leer en esta sesión. En cuanto a la protección de los trabajadores colombianos el artículo 274 del Código de Trabajo establece en primer lugar que todo patrón que tenga a su servicio más de diez trabajadores está obligado a ocupar colombianos en proporción no menor al 90% cuando el personal es calificado de especialista, de dirección o de confianza.

En segundo lugar también establece que los trabajadores nacionales que desempeñen iguales funciones que los extranjeros en una misma empresa o establecimiento tienen derecho a remuneración y condiciones iguales.

Por otra parte, el artículo 143 del mismo Código establece primero que a trabajo igual, salario igual desempeñado en lugar, jornada y condiciones de eficiencia también iguales, debe corresponder también salario igual comprendido en esto, todos los elementos a que se refiere el artículo 127 del Código que es el que establece los elementos constitutivos del salario. Por otra parte establece también que no puede haber diferencia en el salario por razones de edad, sexo, de nacionalidad, de raza, de religión, de opinión política o de actividades sindicales.

Simultáneamente el Decreto 1056 de 1953 en el artículo 8º establece en uno de sus apartes: el Gobierno establecerá en decreto reglamentario de la presente ley o en cada contrato el porcentaje mínimo de empleados nacionales que deben ocupar las empresas extranjeras, las discrepancias que se suscitan entre el Gobierno y las compañías respecto a la calificación de la competencia de los empleados nacionales y obreros se dirimirán en la forma establecida en el artículo 11 del Código Laboral. Se hace relación a este artículo 11 del

Código Sustantivo del Trabajo por cuanto los trabajadores nacionales tienen consagrado en la Constitución como derecho fundamental, el derecho al trabajo y por lo tanto gozan de preferencia con relación a los trabajadores extranjeros.

En cuanto a las discrepancias que se establezcan por la calificación para ejercer un cargo entre un nacional y un extranjero que traigan como consecuencia eventualmente diferencias en el salario, la justicia laboral es la que va a conocer.

Si se trata de violaciones convencionales entonces, sí es el Ministerio de Trabajo al que le corresponde dirimir, analizar, investigar esta situación.

Cuando se refiere a la declaración de derechos es también competente la justicia ordinaria en el área laboral. Esta es la referencia que hace el artículo 11 del Decreto Extraordinario 1050 de 1953 en su artículo 8º.

Las anteriores disposiciones son concordantes con lo previsto en el artículo 100 de la Constitución Política que consagra entre otros apartes los siguientes:

Los extranjeros disfrutarán en Colombia de los mismos derechos civiles que se conceden a los colombianos.

Así mismo los extranjeros gozarán en el territorio de la República de las garantías concedidas a los nacionales, salvo las limitaciones que establecen la Constitución y la ley.

En este orden de ideas la finalidad del artículo 74 del Código Sustantivo de Trabajo es especialmente asegurar a los trabajadores nacionales y extranjeros iguales condiciones de salarios por el solo hecho de que desempeñen unas mismas funciones dentro de la misma empresa; el propósito del artículo 143 es evitar en forma general que establezcan diferencias entre los trabajadores que sean también trabajadores de una misma empresa.

Los trabajadores que presten sus servicios al mismo tiempo en cargos equivalentes deben estar dentro de un espíritu de equidad; el anterior requisito resulta fundamental para los trabajadores nacionales que tienen el derecho a exigir unas condiciones y una remuneración iguales a la de los extranjeros que desempeñan iguales funciones en una misma empresa o establecimiento.

Yo aquí quiero ser muy claro en el sentido de que las normas defienden los derechos de los trabajadores muy claramente y que la vocación, voluntad y el esfuerzo del Ministerio de Trabajo está orientado a esa parte.

Nosotros a través de nuestro sistema de inspección y vigilancia estamos visitando las empresas de todo tipo; obviamente la capacidad por el número de inspectores que tenemos, es imposible que pudiéramos visitar preventivamente todas las empresas; no solamente en este campo si no en todos los campos que se pueden presentar violaciones contra distintos tipos de normas laborales. Nosotros, entonces, trabajamos mucho en esa forma y estamos tratando de incentivar cada vez más el trabajo preventivo, es decir, mediante muchos seminarios, cartillas, mecanismos de información a través de los sindicatos y de la empresa, a través de los gremios y organizaciones sindicales para que los empleadores y los trabajadores tengan conocimiento de sus respectivos derechos

y obligaciones correlacionados, con miras a que se haga cultura de respeto a las normas laborales y de concertación y diálogo lo que ha sido uno de los baluartes del Ministerio de Trabajo en el presente Gobierno siguiendo la política que ha establecido el Presidente de la República y que ha tenido su concreción más específica en el pacto social.

Dentro de este orden de ideas y refiriéndome especialmente al punto de American Airlines nosotros hemos recibido una querrela presentada por la Asociación Colombiana de Empleados de Vuelo, ACAV, en la cual hacen reclamaciones sobre los puntos de no pago de dominicales y festivos, la no aplicación de la ley más favorable para los colombianos y la contratación de extranjeros en vez de nacionales; como decía, se hizo una audiencia en una inspección de trabajo que las dos partes llegaron a un acuerdo, dirimieron sus diferencias y se logró la concertación que se ha logrado; yo diría que una gran cantidad, por no decir que en la mayoría de las empresas durante el transcurso del presente año, bajó, a través del pacto social nosotros hemos pedido que los gremios de empresa nos colaboren en buscar que sus representados tengan una actividad abierta a sentarse a las mesas de trabajo a buscar cuando hay desacuerdos o cuando hay problemas, que están enfrentando problemas por las situaciones sufridas a raíz de la apertura económica, de la revaluación, del contrabando que nos ha llevado a dificultades a muchas empresas y con los sindicatos que hemos trabajado muy de cerca, todos estos temas normalmente se logran estos acuerdos. Pues bien, en el caso de la American Airlines esta excepción no fue posible, la empresa argumentó que ellos están cumpliendo con los puntos a pesar de las denuncias, que ya tienen una definición judicial y que están cumpliendo los reglamentos de la Aeronáutica Civil; por consiguiente, entonces el Ministerio de Trabajo abrió las pruebas, está en etapa aprobatoria; las pruebas solicitadas (esta audiencia fue el 10 de noviembre) y entonces a partir de allí se abrió a período de pruebas; a las pruebas solicitadas tanto por la empresa como por los trabajadores para posteriormente producir el fallo.

Quiero aclarar que esto es un proceso independiente del que vivían American Airlines en relación con la convención colectiva que fue traumática en el sentido de que al no haber llegado a un acuerdo en la etapa de arreglo directo en el Ministerio de Trabajo convocó en su oportunidad el Tribunal de Arbitramento, Tribunal que sufrió una serie de tropiezos para instalarse; finalmente se instaló y produjo un laudo que fue devuelto del Tribunal, porque le faltaban algunos puntos por resolver.

Posteriormente el Tribunal volvió y se reunió, falló y se resolvieron esos puntos y fue el Tribunal Superior de Cundinamarca que posteriormente produjo su fallo, esta situación en cuanto a la convención quiero ser muy clara, el Ministerio llegó hasta donde tenía facultades, o sea: en primer lugar, cuando estaban en el proceso de arreglo directo y éste terminó sin acuerdo nosotros procedimos a buscar, como decía, por fuera del margen de la ley estos acuerdos como lo hemos logrado en muchos casos y simultáneamente, obviamente, estamos cumpliendo con la norma que es convocar el Tribunal de Arbitramento que fue lo que se hizo. Al no haber acuerdo entre las partes empezó

a operar y como decía tuvo tropiezos en la constitución, finalmente se integró y operó y el Ministerio agotó allí su acción legal, su radio de acción legal y pasó obviamente a la justicia ordinaria que era a la que le correspondía homologar el fallo.

Allí hubo, yo creo que falta de claridad a pesar de que nosotros tratamos de hacer claridad en la información, en el sentido que el Ministerio no tenía ninguna competencia en relación ni con el fallo del Tribunal de Arbitramento, o sea no podía intervenir, era el Tribunal el que tenía que fallar; ni con el fallo del Tribunal Superior porque más de una vez se nos reclamó que por qué el Ministerio no intervenía. El Ministerio no podía intervenir porque ya eso estaba en manos de la justicia ordinaria; entonces nuestra competencia se había agotado y la justicia fue la que falló en este caso.

En este caso hay una querrela que es lo que da fundamento para hacer una investigación y como inicialmente tratamos de buscar que hubiera un acercamiento y al no ponerse de acuerdo obviamente estamos en un proceso de investigación para fallar de acuerdo con las pruebas que se alleguen.

Creo que estos son los puntos específicos en lo del tema de la American Airlines, honorables Representantes, gracias por la oportunidad de poder expresar estos conceptos y estas opiniones en relación de un tema tan trascendental.

Con la venia de la Presidencia continúa con el uso de la palabra el honorable Representante Manuel Ramiro Velásquez A.:

Sí señora Ministra y honorables Parlamentarios, nosotros hemos querido aquí traer estas anotaciones que nos remiten acá a través de Madelaine López de Herrera que es directiva y representante de los auxiliares en este recinto; precisamente porque es un llamado de atención al Gobierno en la medida en que las empresas internacionales que están allegándose a Colombia, a presentar todo tipo de servicios no puedan de pronto empezar a copiar de las otras empresas todo tipo de violaciones a la normatividad laboral de Colombia, que en su momento habrán los veredictos que ya se han dado y que por los medios de comunicación ya se han conocido algunos transitorios por la Corte y los que usted acaba de mencionar en lo relacionado al Ministerio de trabajo, pero donde nosotros creemos que es conveniente hacerle un llamado de atención es en este caso para que realmente entiendan que nosotros estamos acompañándolos a ustedes en su tarea de vigilancia, acompañando a los funcionarios de estas empresas de nacionalidad colombiana para que se les respeten los derechos y acompañándolos a los dos para que de una vez por todas se pongan ante la opinión pública, se disponga la claridad sobre los cuales el día de mañana, no va haber ningún tipo de duda, y no tengan ellos ese tipo de inestabilidad laboral y de inestabilidad económica suscitados por falta de los reconocimientos.

Nosotros creemos que la Ministra tiene que irse a otra Comisión, no ha ofrecido que alguno de sus asesores se quede en la sesión porque de pronto al final cuando hablen los funcionarios pueden hablar los particulares y podríamos escuchar a la representante de ACAV y las inquietudes que allí queden con el seguimiento y las conclusiones que nosotros habremos de sacar podremos nosotros el

día de mañana requerir algún tipo de información del mismo Ministerio o sea que le agradecemos a la señora Ministra su intervención en el día de hoy y estamós convencidos que podemos llegar a creer en que los parámetros que se nos han explicado van a continuarse para beneficio de nuestras gentes de Colombia, muchas gracias, señora Ministra.

Hace uso de la palabra el señor Presidente:

Si no hay ningún otro interrogante de parte de los miembros de la Comisión le agradecemos a la señora Ministra su presencia y le aceptamos su retiro de la Comisión para poder asistir a la Comisión Séptima.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el doctor Camilo Reyes, Viceministro de Relaciones Exteriores:

Señor Presidente, honorables Representantes, honorable Representante citante, doctor Manuel Ramiro Velásquez Arroyave, señora Ministra, señor Viceministro, señores funcionarios.

Primero que todo quiero expresar el agradecimiento del Canciller y el mío por el hecho de que hayan aceptado mi presencia en ausencia del Canciller para adelantar este debate.

Quiero anotar que la participación de la Cancillería en la política aeronáutica está básicamente centrada en dos aspectos, por un lado en la negociación conjunta con las autoridades de la Aeronáutica Civil, de los convenios internacionales con otros países y a través de la participación del señor Canciller en el Consejo Aeronáutico.

El Consejo Aeronáutico está compuesto por siete miembros y a él pertenecen el Director de la Aeronáutica, el Ministro de Relaciones Exteriores, el Ministro de Comercio Exterior, el Ministro de Comunicaciones, el Ministro de Transporte, la Asociación de Aviadores y sus conclusiones constituyen recomendaciones y por tanto obligatorias para la dirección de la Aeronáutica Civil.

En materia de implementación de esa política yo quiero señalar que la Cancillería ha buscado un sistema de equilibrio y de equidad entre varios actores. Allí se reúnen intereses de empresas nacionales, de empresas extranjeras y de sectores muy específicos de la población colombiana; sectores de industriales, exportadores, importadores y no siempre es fácil para la Cancillería y para la Aeronáutica encontrar el punto medio que deje como resultado siempre dentro de la equidad lo que más le convenga a la Nación colombiana.

En relación con el tema de los convenios de cielos abiertos yo quiero señalar que realmente no existen estrictamente definidos como tales sino un convenio de cielos abiertos que es lo que actualmente se tiene con Venezuela, eso quiero decir que es un convenio en el cual no hay restricciones ni de frecuencias ni de rutas ni de equipo ni de tarifas; es realmente el más amplio de los convenios que tiene firmado Colombia, pero yo creo que en este punto vale la pena hacer alusión a algunas características de ese convenio de cielos abiertos celebrados con Venezuela. Primero, es un convenio que se celebró el 8 de mayo de 1991 entre los respectivos presidentes dentro de una política de apertura y como veremos más adelante es un convenio que de alguna manera se concatena con las decisiones del pacto andino, también de establecer cielos abiertos a nivel subregional.

Segundo, es interesante ver dentro de este marco cómo ha sido la evolución del intercambio aéreo con Venezuela. Antes del convenio operaban dos compañías, Viasa y Avianca, y habían 6 vuelos semanales entre los dos países, existía también una gran presión sobre el Gobierno para que se facilitara un aumento de esas frecuencias que entre otras cosas era la consecuencia lógica de la evolución que ha tenido recientemente el comercio y el proceso de integración con Venezuela, pues hemos pasado de 6 frecuencias semanales a 36 frecuencias; eso quiere decir, sin que me atreva de ninguna manera a señalar algo sobre la conveniencia específica en la contabilidad de cada una de las empresas, pero se señala que existen los vuelos de 6 a 36 por semana y entre diferentes ciudades, no sólo entre las capitales y señala la enorme presión que se ejerció sobre el Gobierno para que se facilitara la multiplicación de la frecuencia por el desarrollo del proceso de integración y el impresionante desarrollo del intercambio comercial entre los dos países en los últimos tres años.

Quiero señalar que el otro convenio que no es propiamente de cielos abiertos, pero tal vez sería el convenio que le sigue en liberalidad al de Venezuela, es el que existe con los Estados Unidos y que contempla las libertades, la tercera, la cuarta y la quinta, como lo explicó el doctor Manuel Ramiro, son las libertades que contempla el transporte del país de la línea aérea de pasajeros, carga y correo a otro país, esa sería la tercera libertad.

La cuarta libertad que contempla el embarque en ese país, y en este caso sería Colombia por parte de una línea aérea americana de carga, pasajeros y correo y después de la quinta libertad que establece lo mismo incluyendo a un tercer país; sin embargo, ese convenio tiene algunas restricciones por lo cual no es el de cielos abiertos el que existe con los Estados Unidos de América.

Ese convenio establece restricciones de rutas, establece un mecanismo de control de tarifas o sea que no hay libertad para que una línea aérea americana establezca una tarifa a su voluntad y también hay restricciones para el ejercicio de la quinta libertad al hemisferio occidental, puesto que son dos elementos básicos del ejercicio de la quinta libertad, pues realmente no podría clasificarlo de ninguna manera como convenio de cielos abiertos.

Ahora es evidente, lo conocemos y es que una presión de algunas líneas y de los Estados Unidos de América para aumentar las frecuencias a Colombia y ahí entonces una presión por parte de esas líneas y por parte del Gobierno para permitir una frecuencia aérea a Medellín. Ahí de nuevo entramos al tema de que en algunas ocasiones hay intereses nacionales que le dicen al Gobierno facilite eso, y yo recuerdo muy bien que ya en Gobiernos anteriores desde, si no me equivoco, desde el Gobierno del Presidente Barco, había el deseo de parte de la población de la ciudad de Medellín de que llegara una línea aérea americana y se estableciera una frecuencia entre Medellín y Miami o entre Medellín y otras ciudades americanas, sin embargo, este es un tema que explica bien con mucho o más detalle y precisión los representantes de la aeronáutica civil; sin embargo, el Gobierno colombiano considera que al hacer una conexión con Medellín por parte de una

línea aérea americana, deberíamos conseguir como contraprestación, naturalmente, la posibilidad de que nuestras líneas aéreas llegaran a cualquier ciudad de los Estados Unidos.

En esto hemos sido firmes y por eso hasta el momento no se ha dado un acuerdo nuevo, ni se ha dado una ampliación de frecuencias entre los Estados Unidos y Colombia, porque consideramos nosotros que las líneas aéreas colombianas en caso de que una línea aérea americana llegara a Medellín, las líneas aéreas colombianas, repito, deberían tener acceso a la totalidad de las rutas y de los destinos en los Estados Unidos.

En relación con el pacto andino, evidentemente hay unos acuerdos de cielos abiertos y son esos acuerdos que se llevan a cabo por autorización y por decisiones de la convención que es un normal supranacional. Esas decisiones realmente han reflejado un aumento considerable también en el mínimo de vuelos, especialmente el de las capitales de los otros países que hacen parte del Grupo Andino. Tengo entendido que la única excepción es la de La Paz, Bolivia, pero tanto en Quito como en Lima, se multiplicó por dos y en ocasiones por 3, lo que quiere decir que el proceso de integración a nivel del Pacto Andino, que ha sido como todos lo sabemos bastante lento y en muchas ocasiones muy criticados aunque a paso lento ha avanzado y así lo refleja el aumento del comercio y el aumento de intercambio de personas y de carga entre los dos países.

En relación con el caso de la Gran Bretaña, evidentemente al principio de este Gobierno, me parece que en fecha de este año, el Departamento de Transporte de la Gran Bretaña se dirigió a la Embajada de Colombia en Londres para pedir que considerara el establecimiento de una nueva frecuencia de la British Airlines que viene dos veces a la semana al país y ellos quisieran aumentar la frecuencia una vez.

La Embajada de Colombia en Londres transmitió esa solicitud a la Cancillería, y la Cancillería entró en conversaciones, como acostumbramos a hacerlo con la Aeronáutica Civil; se sopesaron las solicitudes de las líneas aéreas colombianas para dar y tener en cuenta el elemento indispensable de la equidad, correspondencia y reciprocidad en este convenio y las conclusiones a las cuales después de dos sesiones de negociaciones, las conclusiones a las cuales se han llegado son las siguientes: a partir del mes de abril Colombia aceptaría una nueva frecuencia de la British Airlines a Bogotá, o sea que pasaríamos de dos vuelos semanales a tres vuelos semanales, pero la contraprestación indispensable para que esto se lleve a cabo es que la línea designada para que cumpla ese servicio entre Bogotá y Londres, obtenga lo que es llamado los slakts convenientes.

Los slakts son los períodos de tiempo que se le garantizan a una línea aérea en cierto aeropuerto para que pueda aterrizar. Esto se explica porque hay algunos aeropuertos europeos que tienen una gran ocupación, tienen un porcentaje de actividad que los obliga a establecer con la mayor precisión posible los minutos en los cuales debe estar entrando un avión porque de lo contrario todo el programa de aterrizajes, de entradas y salidas de vuelos se ve alterado.

Como la línea designada por Colombia para ejercer la reciprocidad al servicio de la British

Airlines, no ha encontrado, no ha recibido la garantía del Aeropuerto Hiji Frod en Londres para ese slakts, no ha encontrado los slakts, o sea, los términos, se ha condicionado a que a partir del mes de abril esa frecuencia se lleve a cabo siempre y cuando la línea aérea colombiana tenga un slakts conveniente, comerciales no sólo por el tiempo sino por el sitio, porque no es cualquier aeropuerto, es el aeropuerto de Hiji Frod por las distancias y condiciones que ofrece para un viajero trasatlántico.

Yo quisiera también hacer una alusión para señalar que la Cancillería está abierta a recibir cualquier tipo de proposición o de propuesta oficial para revisar estos convenios; la verdad es que en caso a que se refiere el doctor Manuel Ramiro Velásquez, el que se refiere a Venezuela, la Cancillería no ha recibido una propuesta oficial para que se iniciase una posible revisión; pero en este caso como en cualquier otro la Cancillería, absolutamente no está cerrada a esa posibilidad, todo lo contrario, esté dentro de sus funciones, está dentro de sus responsabilidades, hacer propuestas a los otros países para revisar esos acuerdos; otro tanto podemos decir en relación con Panamá.

En relación con los casos de Venezuela que es un tema al cual y soluciona el cuestionario, yo quisiera señalar en los tres casos en los cuales hemos tenido información de una posible, o una violación del espacio aéreo colombiano por parte de Venezuela, Colombia ha enviado comisiones, en el primer caso las mismas tropas colombianas del sector de Arauca informaron que no había habido tal sobrevuelo, que no podían de ninguna manera confirmar que sobre la zona donde hay tropa colombiana hubiera habido ese sobrevuelo.

En el segundo caso en que se presenta un sobrevuelo de una aeronave de la armada venezolana sobre la ciudad de Puerto Inirida, también a principios de este año Colombia presentó la protesta ante el Gobierno de Venezuela; lo hizo a través del Vicecanciller, el Viceministro para América.

Y en el tercer caso que es un caso muy debatido, muy conocido por ustedes de los incidentes recientes en la Serranía de Perijá, Colombia, el Gobierno de Colombia envió una nota de protesta, se conformó una comisión binacional para adelantar la investigación y llegar a las conclusiones del caso. Las conclusiones de esa comisión binacional todavía no han sido recibidas, ya hay una información de las investigaciones que se adelantaron localmente en el departamento, pero en ningún caso, yo quiero señalar ha habido una actitud mínimamente pasiva por parte del Gobierno colombiano.

Muchísimas gracias señor Representante.

Con la venia de la Presidencia continúa con el uso de la palabra el honorable Representante Manuel Ramiro Velásquez Arroyave.

Sí señor Canciller, agradecemos su intervención pero quiero dejar algunos apuntes de lo que es la política de cielos abiertos porque luego nos vamos a adentrar en lo que es la seguridad aeroportuaria y aérea y en la infraestructura aeroportuaria del país.

Para cerrar este tema de cielos abiertos, como se ha denominado en la generalidad de los acuerdos de la Cancillería, como usted bien decía como

parte del consejo aeronáutico y ya que el Ministerio de Comercio Exterior que tiene tanto que ver en estos cuerdos, es la Cancillería la que tiene una parte fundamental porque a través de la diplomacia que maneja la Cancillería en los diferentes países en donde podemos llegar a los diferentes acuerdos y con esos gobiernos y esas aerolíneas; en tal circunstancia la semana anterior cuando llevábamos aquí el debate con el señor Canciller sobre la diplomacia provisional, las misiones diplomáticas de Colombia en el exterior y la carrera diplomática, enfatizábamos acerca de la duplicidad de funciones muchas veces de otros ministerios con la Cancillería desde el punto de vista de las misiones comerciales o una cantidad de tratados que deben liderarse en la Cancillería con la responsabilidad de esa diplomacia y en este aspecto con los convenios internacionales de transporte aéreo, la Cancillería a través de las embajadas tiene parte fundamental.

Lo dedicamos sin llegar a nombres, porque si se lo decía en forma particular a la Cancillería en este proceso incluyendo a la Gran Bretaña, etc., una es la actividad de unos embajadores y otra es la posición de otros embajadores. Mientras hay embajadores que defienden el derecho de las empresas colombianas, de las aerolíneas colombianas sea cual fuere, hay otros embajadores que más bien nos pareciera que estuvieran defendiendo los gobiernos extranjeros y los derechos de las aerolíneas que quieren penetrar a Colombia en una forma mucho más abrupta y amplia, entonces es ahí donde nosotros le hacemos el llamado a la Cancillería para que los señores embajadores tengan una posición coherente, una posición nacionalista, una posición patriótica para no entregar los derechos en una sola conversación de este tipo de diálogos y de acuerdos.

Y para cerrar también, nosotros queríamos decir que esta política de cielos abiertos no puede entenderse simplemente como política de libertad tarifaria, que ya sabemos que esa libertad tarifaria ha conducido a una guerra entre las empresas y libertad tarifaria que está atentando contra nuestra seguridad, tema que más adelante vamos a tocar en la parte de seguridad, de mantenimiento de los aviones y de una cantidad de circunstancias internas a esas empresas que están librando la guerra de tarifas como decimos nosotros atentando contra la seguridad de los propios pasajeros y de la población civil que pueden ser víctimas de un accidente.

También nosotros ratificamos que es una posición de esta comisión el requerimiento al Gobierno para que reestudie los tratados desde el punto de vista de la reciprocidad y para que el tamaño de los mercados realmente se estudie para que haya una proporcionalidad adecuada y haya un punto de equilibrio que permita nivelar esas grandes diferencias que hay en los acuerdos y convenios que hoy en día teniendo en cuenta que de forma muy importante se debe negociar la posición estratégica que tiene Colombia desde el punto de vista geográfico, que esa posición es la que ha beneficiado a los demás países y aerolíneas extranjeras en contravía a los derechos de Colombia porque allí están precisamente esos derechos de paso que esas aerolíneas se están usufructuando por no haber negociado la posición estratégica de Colombia.

Nosotros entonces creemos que es la hora de revisar esas políticas de privilegio que tiene la política de cielos abiertos del Gobierno colombiano y que en próxima oportunidad cuando ya se haya concretado estas peticiones y la revisión de los convenios, la Cancillería, el Ministerio de Comercio Exterior, la Aerocivil, vengán a esta comisión y nos digan en compañía de las líneas aéreas qué es lo que se ha logrado para recuperar la reciprocidad en beneficio de Colombia.

Muchas gracias señor Vicecanciller.

Con la venia de la presidencia hace uso de la palabra el doctor Guillermo Martínezguerra Zambrano:

Señor Presidente, con su venia.

Es una interpelación a lo que decía el señor Canciller.

No se entiende por qué razón dentro de los convenios internacionales que tiene Colombia, el que existe con Inglaterra es absolutamente leonino, es atentatorio contra la estabilidad de las aerolíneas colombianas, hasta donde yo entiendo y los señores directivos de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles lo confirmaron; hay cuatro frecuencias semanales de aerolíneas británicas a Colombia y no hay ninguna aerolínea colombiana que viaje a Inglaterra; entonces ¿qué clase de convenio podría haber entre Colombia e Inglaterra si esto es así?, igualmente quisiera que el señor Canciller me aclarara un poco más el tema de los convenios con Chile; tengo entendido que son totalmente desventajosas las relaciones de las empresas colombianas en relación con las empresas chilenas en el convenio internacional que existe entre éstos dos países. Serían esas dos preguntas señor Canciller.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el señor Vicecanciller:

Si, en relación con el convenio con la Gran Bretaña la verdad es que el derecho para que la línea aérea designada por Colombia ejerza las frecuencias, es un derecho adquirido por la línea aérea, le confieso que no se por qué no lo ejerce.

Probablemente los funcionarios de la Aeronáutica Civil que harán la intervención ahora, puedan explicar alguna razón técnica que les haya comunicado la línea.

Pero la razón del por qué no ejerce ese derecho sea como sea, punto que quedó claro durante las últimas negociaciones que un elemento definitivo para que la línea designada por Colombia pudiera responder a una tercera frecuencia, efectivamente está condicionada a los Slakts, pueda ser que esa sea la razón; pero yo también puedo señalar que lo que yo sé sobre estos convenios es que históricamente han tenido la reciprocidad.

Puede presentarse el hecho de que por el tamaño de los equipos, en eso no hay duda, hay una diferencia muy grande, por ejemplo con los Estados Unidos la contraparte de una línea aérea colombiana son equipos de quinientos aviones, entonces la cantidad de recursos de las líneas aéreas son muy distintos.

Les digo sinceramente, no tengo información de la razón técnica por la cual un derecho que tiene la línea asignada por Colombia no es ejercido.

En relación con Chile no tengo, no ha habido una manifestación de las líneas aéreas colombiana

que se haya dirigido a la Cancillería para señalar la conveniencia de variar esos convenios.

Con la venia de la Presidencia retoma el uso de la palabra el honorable Representante, Guillermo Martínez Guerra Zambrano:

Sí señor Presidente, ante la incógnita que se ha presentado en relación a esos convenios yo le solicitaría al señor Presidente que escucháramos al representante de la empresa aérea, al señor Presidente de la Asociación de Aviadores Civiles, para que ellos nos ilustren a cerca de las preguntas que yo he hecho, que quedó en el aire, pero que realmente no entendemos lo que está ocurriendo con Inglaterra.

Hace uso de la palabra el señor Presidente:

Yo quisiera para ordenar el debate, Representante Martínez Guerra, como vamos a tener la oportunidad seguramente dentro de un par de horas, declarar sesión informal para que se escuche a los representantes de las entidades privadas aquí presentes, que usted nos permitiera mantener ese orden.

Tendrá usted la oportunidad de hacer la pregunta nuevamente; hemos entendido que el Ministerio de Relaciones Exteriores no tiene la información pero que es posible que aquí esté y parece que ese punto inclusive no ha sido desarrollado por el citante; de manera que si lo permite la Comisión le agradecemos al señor Viceministro la presencia en esta Comisión y le concedemos la autorización para que se retire y asista a la Comisión Segunda del Senado donde lo están esperando en este momento.

Con la venia de la Presidencia, continúa con el uso de la palabra el honorable Representante Manuel Ramiro Velásquez Arroyave:

Gracias señor Presidente, gracias señor Vicecanciller, le agradecemos su presencia y su información, esperamos que el señor Director de la Aerocivil, ocupe con el doctor Alfonso Campo Soto el estrado como Viceministro si la Secretaría lo invita.

Luego de pasar de este tema de cielos abiertos queremos avanzar en lo que es la seguridad aeroportuaria, indicándole, si a la Aerocivil representada aquí en el señor Subdirector y ante la entidad inmediata, su superior que es el Ministerio del Transporte, representado aquí por el doctor Alfonso Campo Soto, Viceministro; que estamos debatiendo este tema aquí en la Comisión Segunda, porque de acuerdo a las funciones otorgadas por el reglamento del Congreso, nosotros tenemos que vigilar la política portuaria del país, bien sea aérea, marítima, fluvial, etc., para que de pronto no haya a quien llamado a mal entendido por cuanto repetitivamente las respuestas por parte de Aerocivil nos indicaba que ésta era la Comisión Sexta, no sé esto era un llamado de atención como nos lo hizo alguna vez el señor Registrador que se sintió mal interpretado porque aquí lo citamos dentro del reglamento y como lo estamos haciendo con Aerocivil.

En este tema nosotros hemos verificado algunas respuestas a nuestros cuestionarios por parte del doctor Cala, director de Aerocivil, hemos tenido todo tipo de respuestas; respuestas concretas, respuestas vagas e imprecisas y en síntesis una cantidad de precisiones para él e imprecisiones para nosotros, pero un catálogo de buenas inten-

ciones que se demuestran permanentemente en Aerocivil, pero que en la mayoría de los casos nosotros las asimilamos como la letra muerta que en la mayoría de los casos no se cumplen ni se hacen cumplir por parte de la Aerocivil; lo decimos con claridad, con el debido respeto a los funcionarios, pero es que nosotros entendemos que la Aerocivil tiene unas funciones especiales y dentro del manejo de la estructura aeroportuaria del país, de lo que es ese reto de la apertura económica que se ha impuesto la modernización del mundo y por lo tanto esta función pública que es el transporte aéreo, debe ser realmente controlado con todas las de la ley, es decir con todas las normas del transporte. En esto el Ministerio de Transporte, doctor Campo Soto, debe tener la decisión precisa de colaborar al Congreso para que la Aerocivil cumpla sus tareas, porque es que nosotros hemos visto en las últimas semanas las denuncias ante los medios de comunicación, de una cantidad de entidades ineficientes del sector público colombiano y hasta que no se nos demuestre lo contrario nosotros creemos que la Aerocivil no escapa de pasar por una etapa de ineficiencia.

Nosotros creemos que el sector del transporte aéreo colombiano está sobre diagnosticado, como alguna vez lo fue el sector energético y que después llegó el apagón que nos dio tanto problema; y de pronto ello nos lo demuestra el doctor Cala en algunas de sus respuestas, cuando respectivamente se nos dice que se está adelantando un estudio sobre tal área o tal otra, sobre casi todas las áreas y de pronto no queremos mantenernos en estudios sino que nosotros le hagamos un llamado a la Aeronáutica Civil para que aterrice en la plataforma y el aeropuerto de la eficiencia que parece que hasta ahora no se ha tenido al través de los últimos años.

La Dirección de Aerocivil, la última Dirección de Aerocivil solamente lleva algunos meses, es al Gobierno Nacional, al Gobierno del Presidente Samper al que le corresponde la responsabilidad desde agosto de 1994, de asumir el compromiso de los correctivos para esta tarea importante de reordenar la Aerocivil. Igualmente el doctor Alvaro Cala tendrá su responsabilidad parcial en los meses que a él le corresponde, pero la responsabilidad total la tiene el Gobierno del señor Presidente Samper y este respecto, hablando de diagnósticos, hablamos del diagnóstico de la Contraloría General de la Nación que no han tenido correctivos por parte de Aerocivil.

La Contraloría inició una investigación durante el año de 1994, todo el año de 1994 hasta agosto de 1995 en las áreas de control de gestión, control físico, control financiero, evolución del control interno y la evolución del control del ambiente, que tanto nos está interesando en estos momentos.

Los resultados de esta investigación fueron entregados por etapas a la Aerocivil para que ésta, ejecutara y estableciera los correctivos, pero vemos cómo en forma reiterada la Contraloría General de la República enfatiza con relación a la eficacia y la Aerocivil no realiza como debía hacerlo un minucioso seguimiento a sus proyectos, lo dice la Contraloría General de la República, lo dice que en cuanto a eficiencia la Contraloría no ejecuta las políticas y recomendaciones, es decir la política de la eficacia no ronda la política de la Aerocivil según la Contraloría.

Veamos unos casos concretos de ineficiencia y de ineficacia o de desorden, porque de acuerdo a las investigaciones que nosotros como unidad parlamentaria y a la unidad legislativa que ronda a cada Parlamentario para que hagamos más eficiente nuestra tarea, nuestra unidad legislativa en el parlamentario, ha adelantado algunas investigaciones que van de la mano de las investigaciones de la Aerocivil y de la mano de las informaciones de la Administración Federal de Aviación de la FAA y decíamos hoy, que precisamente el periódico El Tiempo nos inaugura este debate con una información que decía que Estados Unidos reconfirmó ayer su decisión de clasificar como condicional a la Aeronáutica Civil de Colombia por encontrar deficiencias e incumplimientos en las normas de seguridad previstas por los AOCI (Organización de Aviación Civil Internacional).

La degradación de la categoría uno a la dos, implica una operación limitada, pues las empresas colombianas que viajan a los Estados Unidos no podrán aumentar las frecuencias o las rutas ya asignadas y deberán efectuar sus vuelos en los aviones autorizados por la FAA.

Esto es apenas una síntesis de lo que ha sido el requerimiento permanente de la Contraloría, el requerimiento permanente del parlamento colombiano y el requerimiento de la FAA a la Aerocivil, para que reordene en el tiempo y en el espacio todo lo que es su política interna, toda la política de seguridad aeroportuaria y hasta el sol de hoy no hemos podido tener una solución clara; si bien se han dado paños de agua tibia, tal vez con una inversión grandísima pero que no llenan las expectativas del pueblo colombiano que quiere que haya seguridad aeroportuaria y puede haber muy buena voluntad de los funcionarios de Aerocivil, pero en estos momentos no le han demostrado a Colombia la eficiencia que respete los derechos de esos pasajeros y de la ciudadanía que está allá esperando algún tipo de accidente que atente contra sus vidas, sus bienes y después no haya ningún tipo de seguro que le reconozca algún derecho.

Dice de pronto en algunos de los apartes de nuestra unidad legislativa de la FAA de la Contraloría, en este caso la Contraloría que el estudio por más de mil millones de pesos contratado con la Universidad Nacional no ha sido tenido en cuenta para los correctivos urgentes en la Administración Aeronáutica Colombiana, la Aerocivil nos ha respondido a su modo, yo creo que le debe responder también a la Contraloría y a ese estudio, hasta agosto de 1995 la Aerocivil, dice la Contraloría, debe proceder a vincular en el más breve plazo a los profesionales formados por el convenio con la Universidad Nacional, toda vez que hay una necesidad real de expertos para la inspección de las aeronaves, escuela de enseñanza, talleres de mantenimiento, exámenes a tripulaciones y visita de inspección a los aeropuertos.

Nosotros casualmente tenemos por aquí unos documentos que tienen que ver con una publicación que es el Congreso de Colombia, publicación que habla precisamente de una cantidad grandísima de vinculaciones que ha hecho la Aerocivil y que de pronto, según la Contraloría no tiene que ver estas vinculaciones con los convenios con la Universidad Nacional y habla esta Revista del Congreso de la República, que no es oficial del

Congreso, pero que le ha venido haciendo un seguimiento a la Aerocivil.

Dice también el informe de la Contraloría, haciendo también un llamado de atención, hacer de la eficiencia que debe rondar en el incremento de la planta de personal de Aerocivil cuanto con los intentos de la apertura de transporte regular de pasajeros internacionales se pasó de 19 empresas oferentes de este servicio en el 1991, a más de 35 al finalizar 1995, lo que genera constantes congestiones aéreas en el país, por mala administración y ausencia de la infraestructura adecuada.

Aquí es, una vez más, un llamado que ante el incremento de la acción aeroportuaria primeramente Aerocivil debe incrementar su eficiencia. En servicio de transporte aéreo se encuentra concentrado en los aeropuertos de Bogotá, Cali y Rionegro y entre estos tres mueven más del 53% de la carga de pasajeros nacionales y más del 90% de los pasajeros y la carga internacional.

La Aerocivil, entonces, con base en ello tuvo como prioridad para este año de 1995 que termina, pasos, óigase bien de 52 al 100% de la modernización y en el mantenimiento de las radioayudas de aeronavegación no llegó al 50% de esa modernización; se pudo detectar, óigase bien, en forma muy clara que de 74 aeropuertos que pertenecen a la Aerocivil, solamente 35 poseen la licencia de funcionamiento, el resto 53% figura sin licencia como el Alfonso Bonilla de Cali, El Dorado de Bogotá y el José María Córdoba de Rionegro.

La Aerocivil ha recibido visitas de salud del Distrito, por ejemplo en Bogotá, en forma repetitiva desde el 91 y hasta el Sol de hoy, no ha podido hacerse los correctivos como en el aeropuerto de Rionegro de Medellín, doctor Higuera, y antes como los demás aeropuertos siguen sin licencia porque no hay precisamente la otra licencia de funcionamiento. Repito, de 74 aeropuertos, sólo 35 tienen licencia de que estamos hablando. No se tiene tampoco manual de reglamento de seguridad aeronáutica, lo cual es indispensable para orientar y definir las funciones y las fallas que se presentan a diario en todos los aeropuertos pues no se tiene manual reglamento de seguridad aeronáutica.

Enfatizamos que hay deficiente seguridad aeroportuaria, entre otras cosas, porque no hay máquinas de bomberos suficientes y las que hay están en mal estado. Hay falta de personal para la atención de las emergencias y hay ausencia de encerramiento perimetral de las pistas, lo cual, genera riesgos por la presencia permanente de semovientes, de transeúntes, deportistas que convierte en una cancha deportiva a las pistas y entonces los aviones tienen que sobrevolar los campos para ahuyentar personas o semovientes; anunciar que se está llegando allí, también un sobrecosto de esas aeronaves que están volando y repetimos no hay seguridad aeroportuaria por este tema adicional. Nosotros, de la mano del informe de la FAA, reafirmamos también con la Contraloría que la Aerocivil no tiene el plan de emergencia o de contingencia que está requiriendo la FAA y por eso a pesar de que la Aerocivil le dice a los medios de comunicación que se están estableciendo los correctivos y que la FAA no tiene ninguna competencia para violar nuestra soberanía en Colombia, sí tiene competencia para exigir los correctivos, pues los aviones de ella vienen aquí a Colombia y están viviendo en la misma inseguridad que viven

nuestros ciudadanos aquí en tierra y por eso nos van a establecer restricciones para el vuelo de nuestras aerolíneas a esos países, a esa ciudad que con los Estados Unidos la FAA tiene control directo.

Se debe especial el recurso humano en la Aerocivil por cuanto la seguridad aeroportuaria, está en manos de ese personal y se confirma que hay falta de conocimiento para ejercer las funciones del caso.

La inspección a las 478 pistas y aeropuertos a cargo de la Aerocivil se debe hacer permanentemente y abarca a más de 3.300 aeronaves autorizadas y también abarca los 110 talleres, pero esto no se hace ni en un 10% durante cada año. Tenemos en cada aeropuerto áreas invadidas por particulares y por agencias aéreas; por todo tipo de agencias aéreas, por equipo y por elementos de las mismas empresas aéreas que no dan lugar a que haya un buen cubrimiento en seguridad y a la protección de éstas y a la protección de estos sistemas de la misma Aerocivil para estos aeropuertos.

Tenemos un caso especial, como lo es el elevado porcentaje de aeropuertos que presentan torres de control totalmente deterioradas o mal ubicadas que no permiten que precisamente los controladores cumplan su tarea en forma objetiva, en forma clara para prevenir cualquier tipo de desastre y para asegurar esa posibilidad de que todos, ciudadanos, aerolíneas, pilotos, todo tipo de circunstancias sean prevenidas con una adecuada seguridad, porque las torres no lo permiten ni siquiera para saber quienes están invadiendo la pista en este momento. El recurso de personal humano para atender las emergencias, en nuestro criterio es insuficiente, porque como lo demuestra en su estudio la Contraloría General de la República, el grupo de búsqueda y rescate denominado JAN solamente tiene tres personas en planta, en la ciudad de Bogotá y tres voluntarios; tres personas en planta que son desplazadas en su momento a las distintas regiones del país para atender estas emergencias. Yo creo que no estamos de acuerdo en que haya total cubrimiento y el mantenimiento de la radio ayuda sigue siendo deficiente y no se cumple con las normas OACI de que me habla la FAA, ni para calibración, ni para otro tipo de mantenimiento.

Todos los equipos en su gran mayoría, cuentan con más de 20 años de operación y otra gran mayoría están en reparación y otros ya no están operando; esto va de la mano, tal vez, de algunas denuncias que hacían algunos presidentes de Aerolíneas, entre ellos Satena, Avianca acerca de la normatividad que debe tener la Aerocivil para la reposición de equipos; y quiero tomar aquí algún aporte del periódico El Tiempo, donde no solamente el presidente de Satena, sino el presidente de Avianca recuerda que se está reponiendo el parque de aviones con equipos que en otros países ya estaban declarados obsoletos.

Desde el año 1990 cuando desaparecen 3 FE, las más importantes aerolíneas de los Estados Unidos, la mayoría de los 392 aviones que ahí, se habían declarado obsoletos, han vuelto a las pistas y buena parte de los aviones de vieja generación están volando en los países del tercer mundo y Colombia no escapa a estas circunstancias.

En algunas de las respuestas, que no lo decía el presidente de Satena y ahora él lo va a ampliar, han regresado a Colombia aviones DC-9 que mientras alguna empresa tiene que pagar 10 millones de dólares por un avión, estos aviones se compran casi en subasta o remate a un millón de dólares y después el mantenimiento es supremamente costoso, y ese mantenimiento no se hace, hace que no se haga con la efectividad que se requiere y es allí donde aquellas empresas están operando con la guerra de tarifas aéreas y de pronto no están teniendo mantenimiento y nosotros creemos que están atentando contra la seguridad de los pasajeros, pilotos, auxiliares de vuelo, y la ciudad de aquellos ciudadanos que en cualquier parte de la sabana, de la ciudad de Bogotá, pudieran haber tenido en los últimos años algún accidente y nadie sabe si fue por mantenimiento o por sobrepeso, pero en todo caso si fue por falta de normatividad y control de la Aerocivil para permitir que Colombia no tenga seguridad aeroportuaria clara y contundente.

Nosotros creemos que el sistema de apoyo en la seguridad aérea se materializa en baja cobertura del actual sistema del espacio aéreo colombiano.

El sistema del radar solamente cubre el 4.5% y los equipos de terminación aérea cubren el 52.9% o sea, que tenemos también aquí, una alta deficiencia. No se realiza periódicamente los inventarios en todo lo que es equipos, y por ello no puede haber una plena confrontación de la realidad física para conciliar con los registros contables que están demandados por la misma Contraloría y por las normas de Aerocivil. No existe un programa de compras y adquisiciones claro para que no hayan algunos stock de equipos que con el tiempo se van volviendo obsoletos y en ningún momento se puede encontrar en las bodegas de Aerocivil, una organización clara de estos equipos para que fueran identificados oportuna y claramente y no sean dejados cada vez más, por falta de encontrarlos, como obsoletos y después haya que requerir nuevos equipos.

Nosotros creemos que debe elaborarse por parte de la Aerocivil, de su dirección administrativa o de quien corresponda, unos programas que desarrollen los principios de economía y de eficiencia para que la Aerocivil pueda operar con mayor propiedad y objetividad; pero tenemos algún punto de la Contraloría cuando analiza que existe en los aeropuertos una inadecuada administración, de los inmuebles arrendados, contrariando el objeto social al administrarlos según lo dispuesto en el artículo 2º del Decreto 2724 de 1993, es decir, que la Aeronáutica Civil asume el costo total de los servicios públicos por ausencia de distribución de costos entre los contratistas y usuarios de los locales en los diferentes aeropuertos, una falla más que nosotros vemos a través de la historia de Aerocivil y que el presente Gobierno no ha tenido la capacidad de corregirlos, ni por recomendación, del Parlamento, ni de la Contraloría ni en las Aéreas de Seguridad de lo que es la FAA de los Estados Unidos.

Denuncia la Contraloría que hay ausencia total de un sistema contable y financiero, habiendo inconsistencias aritméticas y desorden en los documentos; creemos que eso es supremamente grave; y algo que tiene que ver con el personal de Aerocivil, del desgüeño administrativo de lo que

es el gasto público, el gasto público que tanto hemos venido llamando la atención, para que el Gobierno se parte el cinturón y nos imponga esa reforma tributaria, objeto de estudio hoy en el desayuno de palacio donde quien sabe cuántas prebendas salgan también a costas del erario público para que sea aprobada esa reforma a partir de esta labor.

Mediante prueba selectiva efectuada a los viáticos entre el período comprendido entre el 31 de mayo y sólo el 10 de junio de 1995, se observó el reconocimiento periódico de pasajes y viáticos a funcionarios de nivel auxiliar, para desplazarse a Santa Marta y San Andrés Islas, con el fin de hacer el aseo, podar el césped de las cabañas, centros vacacionales de la entidad y también para profesionales, técnicos y auxiliares para ejercer la coordinación, supervisión y administración de los servicios que prestan dichos centros; igualmente, óigase bien, se desplazaron auxiliares a los aeropuertos con el fin de hacer estudios técnicos, no obstante ser esto labores de funcionarios a nivel profesional y técnico.

La actual administración entonces nos va a tener que contar, qué es lo que está pasando con este tipo de investigaciones que denotan precisamente cuál es la situación actual de Aerocivil.

Nosotros no venimos a molestar los funcionarios de Aerocivil, sino a ejercer esa función constitucional del control político para que a todos nos vaya bien; le vaya bien al Gobierno, al ciudadano común y corriente del cual todos nosotros somos sus voceros aquí en el Congreso sea cual fuere el origen de nuestra elección.

La actual administración pues, de Aerocivil afirma por ejemplo que el manual del reglamento aeronáutico se encuentra actualizado cuando realmente no tiene incorporados todos los estándares de la OCCI -de que hablaba precisamente el periódico El Tiempo en el día de hoy-.

Esta insuficiencia que nosotros requerimos que nos sea respondida por la Aerocivil.

Nosotros vemos, como en ese inventario de aeronaves que tiene la Aerocivil para ejercer su control, parecería que no tiene el control total, a pesar de que hace poco nos entregaron un informe de una cantidad de empresas a las cuales les canceló la licencia, en buena hora, ante el requerimiento de la Contraloría y del Parlamento porque este debate ha sido citado desde hace mucho rato.

Parece que ya se suspendieron las licencias pero también parece que no hubiera un control efectivo porque no hay un inventario claro, o por lo menos el inventario que a nosotros oficioso y reglamentariamente en forma completa nos deberían haber entregado, hay una cantidad de vacíos porque algunos tienen solamente el número de identificación de la aeronave pero no dice su propietario ni tampoco la empresa exploradora de esa aeronave; es allí donde nosotros una vez más hacemos el llamado a la aerocivil en estos temas, en lo que son los talleres de particulares donde tienen lugar las reparaciones y quién sabe qué tipo de manipulación porque la aerocivil pudo detectar que en estos talleres se hizo una cantidad de ajustes a aeronaves decomisadas para luego ponerlas a sobrevolar el cielo colombiano.

Nosotros sabemos que en el aeropuerto Eldorado, según informe de la Contraloría, se han cambiado diseños y una cantidad de especi-

ficaciones que no están de acuerdo con las normas inicialmente pactadas y por lo tanto hace falta una directa intervención o fiscalización de la misma interventoría para que estos contratos se lleven a cabo con una super vigilancia clara y contundente y si no aquí nos habrán de explicar a nosotros, al pueblo colombiano y a la Contraloría General de la República.

Nosotros terminamos con dos puntos básicos y es, oígame bien, una denuncia de la Contraloría acerca de que en la Aerocivil entre ésta y los aeropuertos hay ineficiencia de controles administrativos efectivos como inadecuados canales de comunicación entre el nivel central y los administradores.

El traslado de fondo de la tesorería de Bogotá a los aeropuertos sin procedimientos adecuados y con inconsistencias entrega el flujo de pagos y hay deficientes controles en los elementos devolutivos y los almacenes. Eso lo dice la Contraloría, como también la Contraloría dice algo que queremos enfatizar desde el punto de vista de nuestro propio análisis y es lo que tiene que ver con el peso básico permitido para la operación de aeronaves y dice textualmente: este se encuentra contemplado en la certificación de autorización de fabricación, está en el certificado de tipo de fabricación y es una relación directa de fabricación entre la estructura tipo y el motor con el que se hace certificación, sin embargo, en el país no se utilizan las básculas para controlar el peso permitido de cada aeronave sino que se cumple a través del manifiesto, manifiesto de peso y balance que debe ser llenado para todos los vuelos que efectúen las aeronaves por los despachadores de vuelo, los cuales deben tener licencia de aerocivil o en el caso de aeronaves monomotores debe ser diligenciado por el piloto.

Esta falta de control directo -dice la Contraloría- por parte de aerocivil sobre el peso de las aeronaves de las diferentes aerolíneas comerciales pueden generar graves consecuencias para la seguridad aérea del país si se tiene en cuenta que se deja sin piso la parte cuarta de transporte de artículos peligrosos del manual de reglamento aeronáutico, que trata del peso permitido para aquellos materiales considerados peligrosos pero que por aspectos relacionados con la operación y seguridad de vuelos son también necesarios. Y en este control de pesos de aeronaves de carga nacional, sobre todo en este caso, queremos informar a nuestros colegas de la Comisión que para determinar la capacidad de carga de un avión se deben tener en cuenta tres factores: temperatura, largo de la pista y altura sobre el nivel del mar de la misma. Al final de la pista de aterrizaje existe un sensor que determina la altura del decolaje del avión lo cual debe tener un mínimo de 400 metros, es decir, 150 metros.

En la actualidad existen compañías aéreas que están enviando sus aviones de carga con un sobrepeso de 5 ó 6 toneladas. Bogotá tiene una capacidad máxima de peso de 20 toneladas dado los requisitos que atrás mencionamos y sin embargo, a detectar muchos de ellos no alcanzan esa altura mínima requerida por lo cual debería sonar la alarma pero sin embargo, parece que está está rondando por el aeropuerto Eldorado un fantasma dentro de los funcionarios de Aerocivil, un fantasma que está apagando en ese momento preciso las alarmas, no sabemos debido a qué circunstancias.

Algunos dicen que es debido a sobornos y creemos que allí estas aeronaves están atentando contra la seguridad y más cuando la mayor cantidad de estas aeronaves de carga están volando dentro del país porque hacia el exterior sabemos que allá mismo los pesan cuando lleguen y aquí en Colombia no tenemos la plataforma para pesarlos y es un requerimiento que nosotros le hacemos al Gobierno Nacional para que esté pendiente de esta situación porque este tipo de circunstancia no sólo atenta contra la seguridad sino que atenta contra la contaminación porque esos aviones tienen una mayor contaminación sobre el aire y en ruido y ahí es donde nosotros al final de esta sesión le vamos a pedir al Ministerio del Medio Ambiente, una investigación concreta porque se habla de la segunda pista pero no se habla de contaminación adicional con el ruido que hacen estos aviones sobrecargados.

Adicionalmente el daño de las pistas, sobre todo, en aquellos aeropuertos de las regiones, antiguos territorios nacionales, que allí tiene un deterioro permanente de las pistas. Nadie se hace responsable, no hay pólizas que se hagan cumplir y entonces la Contraloría y la Procuraduría son requeridas a partir del día de hoy para que hagan los estudios contundentes al respecto, para que impongan las multas y los correctivos y la aerocivil por fin establezca sus propios correctivos porque se nos habla que la seguridad es el lema fundamental de aerocivil y de pronto nosotros creemos que ese lema se queda solamente en las palabras porque no vemos los correctivos para que la seguridad aeroportuaria del país realmente sea un lema cumplido al 100%.

Podríamos nosotros continuar con una cantidad de circunstancias que tienen que ver con la falla del orden contable, administrativo, logístico y de seguridad que denuncia la Contraloría; pero nosotros queremos simplemente avanzar para que puedan intervenir nuestros citados e invitados, diciéndoles una vez más señores de aerocivil los invitamos a que aterricen por fin en el aeropuerto de la eficiencia y de aquellas recomendaciones que les hace la Contraloría General de la República.

Esto lo hacemos porque nos duele el país y la responsabilidad que aquí tenemos porque la tasa de accidentalidad en el 95 nos presenta un total de 38 accidentes y 16 incidentes son una mortalidad de 58 pasajeros y 20 tripulantes y allí es en donde la ACDAC -asociación que está presente y que ahora va a intervenir- recuerda que precisamente en el 91 cuando avanzó el Pacto Andino, ellos denunciaron precisamente iniciándose también la apertura económica, en el domingo 7 de junio hablando de lo que debía ser los correctivos y después de los correctivos que debían haber por parte de la aerocivil y del manejo de lo que debía ser la seguridad; también en el 93 entablaron una tutela contra la aerocivil, tutela que fue ganada y después la Corte Suprema de Justicia estableció un comité, una comisión que estableciera un manual, y aquí lo tenemos para establecer los correctivos y el cual ampliado por el doctor Zarama en su época y todo ello, para nosotros, se convirtió una vez más como ahora en un manual de buenas intenciones, en letra muerta que no ha tenido correctivos claros y nosotros vamos a pedirles que aquí nos cuenta la aerocivil, la ACDAC, y después

también a terminar la-sesión que se haga una evolución clara en el término reglamentario por parte de aerocivil, que se nos diga de esa recomendación de la Corte Suprema de Justicia cuáles se han llevado a un cronograma concertado, qué falta aún, qué va a hacer y cómo lo va a hacer para que realmente se cumpla este tipo de cosas.

Por eso nosotros ante este tipo de circunstancia creemos que de pronto la reforma de la aerocivil tiene que darse una vez más para que los controles de la aerocivil se cumplan y nos digan si aerocivil va a ser juez y parte permanente en este tipo de controles o si va a haber la oportunidad de que en forma transitoria la superintendencia de servicios públicos domiciliarios que por una palabra (domiciliarios) no puedo tener el control y la voz del pueblo colombiano para supervigilar estas actividades y sólo se está acogiendo a lo que es servicios públicos domiciliarios y ellos a través de una legislación transitoria puedan tener parte en los controles que la aerocivil no está pudiendo ejercer o si de pronto nos adentramos en aquel Proyecto de ley que algunas entidades, la ACDAC y algunos parlamentarios han querido presentar el Congreso para establecer una auténtica superintendencia del transporte que era lo que antes se quería que el INTRA se pasara a ser, no del transporte aéreo sino de todo tipo de transporte en todas las regiones del país y yo creo que vamos a tener que volver a ese tema y aquí hoy lo vamos a dejar planteado.

Para terminar queremos hablar del aeropuerto José María Córdoba de Medellín que repetitivamente ha sido cuestionado porque está siendo después de haber sido inaugurado, hace precisamente 10 años, está siendo desmantelado en una forma estratégica, según requerimiento de una cantidad de empresas de aerolíneas que tiene asiento allí y por el periodista Julio Betancur Carrillo del periódico El Colombiano, que repetitivamente ha hecho denuncias y requerimientos al director de aerocivil, requerimiento a nuestro antioqueño Ministro Juan Gómez Martínez y esta circunstancia; aquí nos van a explicar de pronto, teníamos ahora algunas explicaciones por fuera de la sesión de la Comisión, pero que no llenan las expectativas de Antioquia y de la inversión que los colombianos hicimos en este aeropuerto que hoy en día está operando casi en forma diurna porque las restricciones nocturnas hace que sea poco operativo como nos dice aquí el capitán retirado Alvaro Jaramillo, documento que no vamos a leer para no extendernos y que también la Contraloría tiene un informe que lo sintetizó hablando de personal insuficiente en seguridad aeroportuaria y comunicaciones, lo que genera situación de riesgo y aumento de costos en la operación, elementos fuera de servicios, vehículos sin certificación de movilización y en mal estado, infraestructura del aeropuerto en malas condiciones.

Una vez más la aeronáutica asume los costos de los servicios públicos por los locales en arriendo, falta de mantenimiento de instalaciones y equipo, canecas de pintura por varios millones de pesos que ya están vencidas y sin embargo no han sido utilizadas en el mantenimiento, elementos por 220 millones de pesos necesarios para la navegación aérea del Chocó desde hace dos años allí sin colocar, en sus bodegas y sin ninguna vigilancia y sin dar la utilización respectiva con el consiguien-

te efecto del patrimonio de la nación, ausencia de controles en almacenes, administración de plata y de plataforma en forma oportuna, pero sin embargo el mantenimiento de la terminal no es la óptima por presentarse fallas físicas y de calidad.

Inexistencia de plan de compras y no se cuenta con organigrama de la dirección regional y de la gerencia regional, lo cual no permite establecer con claridad las líneas de actividad y delimitar funciones y en muchas oportunidades se han denunciado enfrentamientos de funcionarios porque no pueden cumplir a cabalidad, por falta de este manual, todas sus funciones.

Nosotros creemos que esto es parte de la ineficacia, de la ineficiencia que llega, hasta allí, hasta el aeropuerto José María Córdoba de Rionegro, Medellín, lo cual va de la mano acerca de las pesquisas que ha hecho el mismo periodista y que se han hecho en todas las ciudades del país. Nosotros estamos de acuerdo con las actividades de respaldo que cumple la policía nacional como nos lo ha esbozado el general Rosso, hoy representado por el general Pineda en esta sesión; acerca de lo que es la capacitación, los controles en cuanto a narcotráfico, en cuanto a lo que todo tipo de atracadores, de ladrones, todo este tipo de circunstancias, pero sin embargo dos tipos de circunstancias; una que se ha podido detectar como rondan en todas las plataformas personas sin autorización y adentro hay robo de equipos, asalto de equipos y otra circunstancia que a pesar de haber excesos en este tipo de requisas hay todo tipo de impases por dentro. Pero las requisas son buenas, tenemos que colaborar con ellas aunque a veces se les va la mano en ellas, hace poco se le fue la mano con un embajador, se les fue la mano en una requisas y hubo nota de protesta a la cancillería porque esa misión diplomática se vio coartada en sus derechos.

Hace poco, la semana anterior, la esposa del Ministro de Transporte allí en Rionegro las misma policía tuvo todos los excesos para con ella y después vieron que esos excesos habían sido con la esposa de un Ministro de Estado y precisamente del Transporte en lo cual no deben tener ningún tipo de prelación más allá de la especialidad que debe tener la elegancia, pero allí es donde nosotros vemos que hay falta de control en los excesos de las requisas.

Nosotros queremos terminar este debate con la llamada a las agencias gubernamentales de control y a las aerolíneas para que realmente le cumplan también a los pasajeros, a los ciudadanos con lo que está estipulado en el contrato de viaje.

Estamos defendiendo así a las aerolíneas, estamos defendiendo la seguridad de los ciudadanos pero también estamos defendiendo el derecho de los pasajeros para que todas las aerolíneas sea cual sea cumplan con los itinerarios y cumplan con todas las normas estipuladas en los contratos. Pero también que haya un equilibrio en la competitividad interna como hablábamos ahora pero interna como vamos a hablar cuando haya aquí algunos funcionarios invitados, porque hay entidades, empresas, líneas aéreas que están cumpliendo en los territorios nacionales una tarea social en desmembramiento del capital de las mismas empresas como lo puede ser Satena u otras parecidas a las cuales el Gobierno les está jugando sucio

porque está permitiendo que otras empresas comerciales que tienen alto rendimiento en otros cubrimientos, están allí atentando contra esas empresas que el día de mañana también se van a cubrir y no vamos a cubrir el costo social que tienen precisamente esas zonas de los territorios nacionales. En propuesta al final de esta sesión, también requeriremos del Gobierno, Ministerio de Hacienda que proponga tal vez, a través de esta reforma tributaria que se está empezando a estudiar hoy en la Cámara, mañana en el Senado, que haya alivio fiscal para estas empresas aéreas que cumplen una tarea social en los territorios nacionales para que no se vayan a quebrar por culpa de la irresponsabilidad del Gobierno y de las empresas comerciales que quieren quedarse con todo.

De pronto nos dicen que una de las fórmulas para la eficiencia es la privatización para los aeropuertos y hemos visto inconsistencias en el Gobierno en cuanto a la privatización.

Los aeropuertos principales como los de Bogotá, Medellín, Cali, por ejemplo, eran los primeros que se iban a privatizar y resulta que ahora el Gobierno no sabe para dónde va porque esta semana le dan un informe al gobernador de Antioquia donde se dice que no; que por la presión de los parlamentarios de la costa, la privatización se va a dar por esta zona, pero no estamos defendiendo ningún tipo de circunstancia regional, simplemente queremos que haya, hoy aquí y en adelante, una claridad con la política de descentralización y de privatización de los aeropuertos, que se nos diga cuál va a ser la política para evaluar el precio real de esos aeropuertos, cuál va a ser el sistema para llegar a las subastas, a la venta de los aeropuertos, cuáles van a ser las responsabilidades de los concesionarios que los van a recibir, como algún cuestionario que le va a hacer en Barranquilla al Ministro de Transporte y al director de la aerocivil donde le dicen hasta dónde van nuestras responsabilidades y en cuanto al control del narcotráfico para que el día de mañana no se nos devuelvan a nosotros como empresarios de bien.

Queremos nosotros, precisamente, saber cuál es el listado real, cuáles con las prioridades y cuál es la forma de evaluación para esa privatización de los aeropuertos de Colombia. Son temas supremamente amplios los que tienen que ver con esta política aeroportuaria y por eso nos hemos demorado tanto y lástima que ese desayuno de palacio nos haya hecho iniciar tarde pero sabemos que hoy reiniciamos el tema después de dos años y después de seis meses aquí le haremos el seguimiento, la evaluación; si hoy nos quejamos de la aerocivil tenemos que ver la buena voluntad que se nos ha demostrado a través de los cuestionarios y que esos funcionarios que nosotros tenemos en la aerocivil y que han sido cuestionados en su eficiencia de pronto el servicio civil diga si realmente están cumpliendo dentro de los manuales esas calidades que requiere la aerocivil para que nosotros mismos podamos decirle que le hacemos el reconocimiento de la eficiencia perdida atrás, y nosotros entendamos que no va a generar duda hacia el futuro la eficiencia del sector ejecutivo como también la labor de esta Comisión Segunda en cuanto a fiscalización.

Nosotros queremos una aerocivil eficiente, tal vez no politizada como se nos dice a nosotros los parlamentarios que es por culpa nuestra sino que

haya eficiencia y que si en este momento tenemos una cantidad de agencias y desde el punto de vista técnico se van a subsanar por la aerocivil y esas ausencias que hemos planteado de pronto como grandes vacíos del Gobierno Nacional para ayudarle al Gobierno Nacional y al Ministerio de Transporte, de pronto el Gobierno Nacional declare una emergencia aeroportuaria nacional para que se les den todas las herramientas para hacer los correctivos oportunamente.

Gracias, señor Presidente, señor Viceministro de Transporte, señor subdirector de la aerocivil y demás invitados y citados a esta sesión.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Representante, Melquiades Carrizosa Amaya.

Mi participación va a ser muy corta, pero no quería dejar pasar la oportunidad de esta citación al señor director de la Aeronáutica Civil y al señor Ministro de Transporte aquí representado por el señor Viceministro, en que hagamos algunos interrogantes sobre el aeropuerto internacional Eldorado de Bogotá.

A mí me parece y estoy convencido de que la opinión nacional coincide en esa opinión de que el problema más álgido que tiene Bogotá, que tiene Colombia en el aspecto aeronáutico es el aeropuerto Eldorado. Este ha sido un tema controvertido, un tema en el cual ha habido un exceso, diría yo, casi de participación, una democracia de pronto desmedida donde muchos intereses han surgido y han generado por supuesto unas demoras en el desarrollo de este aeropuerto que hacen que la ciudad hoy se encuentre realmente en emergencia.

Mirando aquí no más este folleto que encontramos en el pupitre en el cual se habla del aeropuerto Eldorado, se establece que el aeropuerto tiene en este momento unas doscientas mil operaciones anuales lo cual implica que tiene un recargo del 35% sobre los datos generales promedio que debe tener un aeropuerto en el mundo.

Se habla de que el aeropuerto crea problemas de inseguridad; yo creo que sobre esto, honorables Parlamentarios, quienes han viajado y todos lo han hecho, saben que esto no es tan cierto, que cuando los espacios de seguridad, los espacios de aproximación se cumplen adecuadamente y dentro de las normas establecidas por las entidades internacionales no hay ningún problema de que los aeropuertos vayan quedando paulatinamente localizados dentro de las áreas urbanas; y conocemos que muchos de ellos, el aeropuerto de la guardia por hablar de uno en la ciudad más importante, tal vez la más populosa del mundo como es New York, es un aeropuerto que ya está localizado dentro de la ciudad, o el aeropuerto de Hong Kong que está prácticamente situado en el centro urbano.

Aquí lo importante es que las normas de seguridad y las referentes al tema ecológico y a la polución se cumplan. Este tema me parece que ha sido suficientemente debatido pero desgraciadamente, señor Ministro, señor director de la aeronáutica en este proceso y en este largo debate quien ha venido sufriendo es la ciudad de Bogotá, yo quiero referirme al tema en dos preguntas específicas: ¿ha bastado o no licencia para la construcción de la segunda pista del aeropuerto Eldorado? sobre el tema, inclusive, ha habido una

controversia dentro de las mismas entidades gubernamentales. La Ministra Cecilia López dice una cosa, el Ministro de Transporte dice otra cosa, la aeronáutica dice otra cosa y la opinión, sencillamente, se encuentra desconcertada y desorientada.

Las demoras en la iniciación de la construcción del aeropuerto Eldorado qué incidencias van a producir, primero en el tiempo, y estamos hablando de una pista que posiblemente debe empezar su operación en 1998 y hay unas proyecciones de la operación aeronáutica para Colombia y para Bogotá sobre esta fecha ¿Se va a poner realmente en operación esa pista en el aeropuerto Eldorado? La segunda en 1998 sí o no, ¿o para qué época se espera que esta pista esté en funcionamiento?

Y sobre el mismo segundo punto, ¿cómo se encuentra afectado el aspecto de financiación de esta pista? porque entendemos perfectamente que cuando se presentan demoras de 6 meses, de 1 año, de más de 1 año, la financiación se puede afectar en el 20, 25, 30% y se pueden presentar déficit de financiación que dificultan su financiación.

Yo quiero, señor Ministro, señor director, establecer el interés de la ciudad de Bogotá, para que haya una solución a su tema aeronáutico. Los problemas de accidentalidad, potencias que la ciudad tiene que afrontar son grandes, la posibilidad de que se nos presenten colisiones sobre la ciudad son enormes; aquí no más tenemos cálculos de demoras de 60 minutos en el folleto que ustedes tienen hoy en día para una operación aeronáutica. ¿Eso que quiere decir? que muchos aviones están sobrevolando la ciudad de Bogotá, que en momento que haya dificultad atmosférica, por ejemplo, se pueden presentar muchas posibilidades de accidentalidad que pueden afectar real y gravemente no al aeropuerto sino a la ciudad; por eso el tema de solución aeronáutica para Bogotá - del aeropuerto Eldorado en su ampliación- es un tema de enorme prioridad para quienes aquí representamos los intereses nacionales y los intereses de la ciudad de Bogotá. Muchas gracias, señor Presidente.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Representante, Manuel Ramiro Velásquez A.

El doctor Melquiades Carrizosa fue quien adhirió a la proposición de citación de este debate hace algunas semanas y por lo tanto él también tiene la calidad de citante y en tal circunstancia tuvo la oportunidad de intervenir hace un segundo, pero queríamos que ordenáramos el debate y no tengamos problema.

Según lo acordado tradicionalmente y presentándole excusa a los citados porque aquí no hay almuerzo ni nada de esas cosas impedido por el nuevo reglamento del Congreso, entonces queremos que se inicie la presentación por parte del señor Ministro encargado del Transporte, luego el señor subdirector, director encargado de la aeronáutica, luego el director de Satena salvo que quieran cambiar de presentación para que luego intervengan los demás invitados que ya se han venido mencionando; que dejemos la intervención de los parlamentarios para cuando hayan intervenido los invitados, como fue el reglamento acordado.

Hace uso de la palabra la honorable Representante, Nubia Rosa Brand.

Para leer una constancia, dice: dada la situación cada vez más grave en el aeropuerto Eldorado, en vista de las diferentes quejas y pronunciamientos que como miembro de esta Comisión y en calidad como representante de Bogotá, he recibido en mi despacho y dejo constancia de la negligencia de las autoridades respecto a la seguridad de pasajeros que llegan a la capital tanto en vuelos nacionales como internacionales. Usuarios obligados de taxis en el aeropuerto donde son recibidos por grupos de taxistas que caen como pirañas a ganarse el pasajero en una rapiña de la peor imagen para el país, sin que se le ofrezca ni protección ni garantía al pasajero que si no conoce a Bogotá, queda indefenso en las manos del taxista, sometido a su buena voluntad.

Estos "gansos" como son llamados en el aeropuerto los taxistas, prostituye el trabajo de los conductores que se someten al control de precios y un buen trato. Como representantes de la empresa legítimamente inscrita al servicio del aeropuerto, denuncias la colaboración de la policía en el aeropuerto que las bandadas de gansos a quienes apoyan por sobornos y propinas que reciben de estos.

¿Por qué fueron retiradas las autoridades de tránsito?, estas autoridades deben regresar lo más antes posible y buscar el mecanismo entre aerocivil y tránsito para evitar la piratería de los gansos y así proteger a nacionales y extranjeros.

También quiero sentar mi más sentida protesta por la discriminación con que son tratados los parlamentarios en el aeropuerto, respecto a ministros, asistentes de ministros, representantes de las fuerzas armadas y diplomáticos, pues mientras todos ellos reciben atención preferencial, los parlamentarios somos sometidos a las revisiones, colas, y limitaciones del común denominador; llegando a faltarnos al respecto al frente de autoridades extranjeras.

Respetuosamente solicito de la aerocivil una credencial especial exclusiva para el parlamentario o un empleado que nos acompañe a las diferentes diligencias.

Especialmente a los miembros de la Comisión Segunda, quienes con frecuencia despedimos o recibimos autoridades extranjeras y los que recibimos un trato mejor en los demás países, donde nuestra credencial de parlamentarios es válida y se nos respeta la autorización de parqueo.

También sería importante una reorganización aérea de los locales comerciales, ya que en vez de boutique, o negocios para turistas Eldorado se llenó de fondas y mostradores de comidas corrientes que los deslucen como aeropuerto internacional y lo dejaron con la característica de una terminal de transporte como buses, aves, costales y mercachifos.

Hace uso de la palabra el señor Presidente.

En su orden, entonces tendrán la palabra el señor Viceministro de Transporte, el señor subdirector de la aeronáutica, el señor director de Satena y posteriormente aprobaremos la sesión informal para escuchar a los representantes de las aerolíneas aquí presentes.

Con la venia del señor Viceministro de Transporte y del Presidente, hace uso de la palabra el señor subdirector de la aerocivil.

En primer lugar deseo presentar un cordial y respetuoso saludo a todos los aquí presentes de parte del señor director Alvaro Cala, titular de la aeronáutica civil quien por motivos que muy bien conoce el doctor Manuel Ramiro Velásquez, y todos los integrantes de esta Comisión se encuentra desde el día de ayer en la ciudad de Lima y por esa razón en mi calidad de subdirector titular hoy estoy legalmente encargado de la aeronáutica civil.

Voy a hacer mi presentación en dos partes. La primera dando contestación a alguna de las inquietudes mencionadas por el representante Velásquez y las mencionadas por el representante Melquiades Carrizosa. Posteriormente con la venia de ustedes daré contestación sintetizada sobre las 31 preguntas que se nos hizo por parte de la Comisión Segunda en el cuestionario; obviamente, yo le pido al Representante Velásquez que cuando alguna de estas preguntas considere usted que en aras del tiempo pueda pasarme por encima, usted me dirá, pero yo estoy dispuesto a cumplir con lo que los honorables Representantes le han exigido a la Aeronáutica.

Realmente me uno al sentimiento de quienes hacen parte de la Aeronáutica que me están acompañando hoy y al propio, para expresar mis agradecimientos a la Comisión Segunda de la Cámara que en varias ocasiones he tenido el honor de estar en ella, primeramente cuando estuve de General en el servicio activo y posteriormente cuando me desempeñé durante tres años como Embajador de Colombia en Panamá, donde tal vez alguno de los aquí presentes recordarán, cuando estuvo la situación muy álgida terminándose la dictadura del General Noriega, viniéndose la invasión de Norteamérica y posteriormente el restablecimiento de la democracia con el Presidente Endara; aquí, tanto en esta Comisión como en el Senado tuve necesidad de informarlo y darle algunas explicaciones: de manera que para mí es un honor estar hoy en una Comisión que siempre ha sido amiga de las Fuerzas Militares, amiga de las instituciones más importantes del País, amiga de estar pendiente de que todos cumplamos nuestro deber, amiga de que todo lo que tiene que ver con las Relaciones Exteriores se lleve a cabo dentro de la mejor forma posible; de manera que estamos entre amigos y le agradezco de manera especial al Representante citante, doctor Manuel Ramiro Velásquez, que nos haya abierto una vez más los ojos a quienes tenemos la alta responsabilidad bajo nuestros hombros de regir los destinos de la Aeronáutica Civil y cumplir con nuestro juramento constitucional.

Efectivamente, usted lo ha reconocido, solamente llevamos 8 meses los integrantes de la nueva administración de la Aeronáutica Civil; sinceramente yo les manifiesto que hemos hecho todo cuando sea posible, el tiempo nos lo ha permitido y nuestras capacidades nos lo han ayudado para poder ir poco a poco colocando la Aeronáutica Civil en un lugar de eficiencia que le corresponde, que con todo derecho y naturalidad menciona el Representante Velásquez, para que precisamente haciendo uso de modalidades gerenciales que están unidas al cambio y que tienen que ver con la eficiencia y con la eficacia y

con todo lo que es una gerencia ágil, efectiva, honesta, disciplinada, exigente, podemos dentro del menor tiempo posible llegar a una calidad total, a un mejoramiento continuo, a que le podamos garantizar a los colombianos una mayor seguridad.

Entonces como les decía, voy a hacer alusión a algunos de los puntos que mencionaron anteriormente los honorables Representantes y que no están en nuestra agenda de la citación, pero que considero conveniente irlos solucionando.

En primer lugar, con las preguntas que se le hicieron al señor Ministro de Relaciones Exteriores, él me autorizó para que yo aclarara y explicara lo pertinente que fuera conveniente.

En cuanto a lo comentado por el honorable Representante Velásquez del documento de Avianca que está en desacuerdo con el convenio con Venezuela por que ha sido favorable para Venezuela, les quiero informar que hasta la fecha y de acuerdo con la información que yo tengo y la que me han suministrado mis inmediatos colaboradores no ha llegado a la Aeronáutica Civil hasta ahora ninguna solicitud formal sobre este particular.

En relación con Panamá que hace referencia ACES, sí.

Efectivamente ya hemos tenido conocimiento formal y hemos hecho ya en dos ocasiones solicitudes oficiales por parte de la Aeronáutica para empezar conversaciones de Gobierno a Gobierno con la participación de la Aeronáutica, inclusive en Cartagena tuve la oportunidad personalmente de hablar con el Director de la Aeronáutica de Panamá, y he aprovechado los buenos oficios con Panamá y con la Embajada de Panamá para que esto pueda surgir efectos lo más pronto posible, de manera que están andando estas dos solicitudes y con relación especialmente al problema de copa y la revisión del acuerdo.

Con relación del estudio de la Universidad Nacional que costó más de 2.000 millones de pesos hasta agosto de 1995 y que el doctor Manuel Ramiro manifiesta que no se ha tomado en cuenta, realmente yo les quiero informar con base en lo que personalmente hice con esta universidad: me reuní en varias ocasiones con el representante y directivos de la universidad, especialmente con los del área de ingeniería acompañados de varios funcionarios de la Aeronáutica Civil y acordamos, cómo las personas que terminaban el entrenamiento consolidado y combinado que se hizo entre profesores de la Universidad Nacional y profesores del Centro de Estudios Aeronáuticos se miró quiénes tenían el mejor perfil, quiénes habían obtenido las mejores calificaciones y se miraron también las necesidades de la Aeronáutica y las vacantes que habían disponibles y más de 20 de ellos fueron nombrados para que nos pudieran colaborar en el área de inspecciones que es tan necesario y que con toda razón menciona el Representante Velásquez. De manera que hay una veintena de estos funcionarios que están actualmente desempeñando sus actividades en la Aeronáutica y colaborándonos en todos los aspectos que tienen que ver con control, con supervisión y con inspección.

Respecto al manual del reglamento desactualizado aunque esto si está ahí y es la primera

pregunta, entonces yo quiero recordar lo siguiente: este manual desde 1984, es decir desde hace 10 años no se actualizaba y precisamente con la nueva administración se ha autorizado hasta donde nos fue factible y ya les informo que este reglamento en octubre del presente año, hace un mes, fue terminado, fue editado en hojas intercambiables para poderlo mantener permanentemente y a partir de esta copilación se está adelantando una revisión para modernizarlo con las últimas reformas de la OACI, a fin de que no más tarde del mes de marzo de 1996 podamos contar con un manual de Reglamento Aeronáutico, debidamente autorizado hasta en las últimas normas de OACI. Entonces quiero recalcar que desde hacía 11 años no se tocaba este reglamento y que ya hasta donde pudimos lo actualizamos, que ya se editó; sin embargo continúa un grupo estudiando las normas de la OACI y esperamos que en el primer trimestre del año entrante quede esto solucionado.

Con respecto a otro punto que con toda la razón, como todas las demás que mencionó el Representante Manuel Ramiro Velásquez, que como les digo yo no tengo sino motivos de agradecimiento de que nos esté colaborando con esa eficacia de abrirnos los ojos y para estimularnos a que con todo y el esfuerzo que estamos haciendo estamos cortos para seguir superándonos, para cada día disminuir estas deficiencias. Hay una muy significativa que usted menciona y dice usted que no se usan básculas para control, que se usa el manifiesto que llevan los despachadores de vuelo; efectivamente eso es cierto y hemos tenido que acudir en ocasiones a básculas prestadas de otras empresas y no es lógico que tengamos que estar acudiendo a las básculas de Avianca o de Tampa para hacer las verificaciones; pero les quiero informar que ya se determinó por parte de la Dirección Financiera un rubro que cuesta más o menos 1.200 millones de pesos para adquirir una báscula. Ya se han hecho los contratos para lograr algo que nos sirva de verdad y que puede servir para pesar los aviones en tres o cuatro minutos, por que las que hay actualmente que hemos utilizado pero hemos tenido que acudir a préstamos dura tres o cuatro horas ese proceso y naturalmente a algunas empresas aéreas se les perjudica significativamente. Efectivamente nosotros hemos detectado en estas pesas y precisamente hemos comprobado casos de aviones que salen hasta con cinco toneladas más de las que les corresponde; eso dentro de las verificaciones que estamos haciendo con esas dificultades, pero puede estar seguro usted y los aquí presentes, que ya esta báscula está negociada, ya viene en camino y estoy seguro que en el primer trimestre de 1996 estará cumpliendo con sus funciones.

Eso se va a adquirir a través del P.N.D. de las Naciones Unidas a través de la OACI que precisamente nos ha asesorado en esto.

Con base en lo que usted menciona que hay que reformar la Aeronáutica; sí, efectivamente estamos en estos estudios, ya se tiene la propuesta final para reestructurar la Aeronáutica con el objeto de que efectivamente las plazas que se requieren en el caso de los inspectores que son tan necesarios en calidad y en cantidad. Requerimos muchísimos más inspectores para poder cumplir con esas funciones que el honorable Representante menciona que es la de inspeccionar oportunamente, la de

controlar oportunamente las empresas aéreas y los talleres para que no sean ellos los que se autocontrolen, como está todavía determinado por el Decreto 1384 del 19 de febrero de 1993 aún vigente y que naturalmente dentro de esta reestructuración que nosotros estamos haciendo, lo primero que buscaremos es rescindir ese Decreto para que realmente la Aeronáutica sea el ente el que le corresponde hacer esas verificaciones, esas inspecciones; pero aunque está vigente ese Decreto estamos haciendo esto y la reestructuración tiende a que podamos dar unas plazas o unos cargos que se requieren como éstos de los nuevos inspectores.

En relación a la intervención del honorable Representante Melquiades Carrizosa, relacionada con el Aeropuerto El Dorado, que manifiesta que está convencido de que la opinión nacional coincide de que el problema más álgido es la segunda pista; entonces él hace unas preguntas a las que voy a dar contestación de inmediato dice, en este proceso ha salido perdiendo Bogotá?

Existe o no la licencia para la construcción de la segunda pista?

Respuesta, sí existe licencia para la construcción, licencia ambiental que como ustedes bien saben, fue motivo de que en varias ocasiones yo también tuviera que ir a la comisión quinta y sexta tanto del Senado como de la Cámara y tuve el honor de estar con los honorables Representantes en situaciones similares a la de hoy, que he tenido que representar al doctor Cala y he tenido por lo tanto la oportunidad de transmitir desde mi misma boca sobre esos aspectos tan importantes; entonces tenemos que sí, que el Ministerio del Medio Ambiente nos otorgó una licencia ambiental ordinaria para la ejecución de las obras de operación de la segunda pista o ampliación del Aeropuerto Internacional desde el pasado 7 de noviembre y seguramente el honorable Representante no lo sabía con toda razón, pero desde el 7 de noviembre tenemos licencia ambiental y por lo tanto, ese era el único problema o dificultad que nosotros teníamos para poder dar cumplimiento al cronograma que está previsto para la construcción de la segunda pista. Estaba previsto, cuando se firmó el contrato hace 3 meses, que se requerían dos cosas fundamentales 8 meses después. Primero que por parte de la Aeronáutica pudiéramos tener la licencia ambiental, la cual afortunadamente después de ir y venires como ustedes lo saben, se logró que fuera aprobada y en segundo lugar, dentro de este tiempo de los 8 meses que las firmas, el consorcio que se le adjudicó compuesto por personas de Estados Unidos, de España y de Colombia, pudieran tener listos los recursos financieros para llevarlos a cabo; entonces ya han pasado tres meses, nos quedan cinco meses dentro de este cronograma para iniciar la construcción de esa pista. De manera que con respecto a la segunda pregunta, demórase la iniciación que podría incidir en el futuro de la misma no hay, estamos dentro del cronograma y en cinco meses se iniciará la construcción de la pista y es más, está previsto que sean tres años de lapso para tenerla lista; sin embargo también está previsto que a la vuelta de un año, año y medio, tengamos ya construidos 1.800 metros de pista para que se pueda aprovechar esa parte utilizando aviones tipo stoll, con aviones que requieran menor pista.

Para información de ustedes, también, el costo de la financiación que se requiere para la financiación de esa segunda pista, es cercana a los 100 millones de pesos; pero la Aeronáutica Civil el sistema que adoptó, fue el de concepción y que por lo tanto las firmas son las que tienen que hacer todos estos gastos con excepción de lo que nos corresponde, a algún complemento que exigió el Ministerio del Medio Ambiente respecto precisamente a la licencia ambiental, que nosotros debemos correr con gastos que ascienden más o menos a unos 5 mil millones de pesos.

Creo que con éstos he contestado los aspectos más significativos que no se encontraban en el cuestionario y que mencionaban los Representantes Velásquez y Carrizosa.

Entonces con la venia del señor Presidente y del honorable Representante Velásquez, inicio lo más sintéticamente posible y sólo cuando ustedes me digan que les amplíe las pautas del cuestionario, o si usted lo desea como tiene el cuestionario, me dice qué punto desea que yo amplíe acá en favor del tiempo.

Con la venia de la Presidencia interviene el honorable Representante, Manuel Ramiro Velásquez A.

Yo creo que no hay necesidad de usted enumerarlas una por una, sino en la medida que usted lo considere conveniente, pues la sintetiza como bien lo dijo en una sola; porque si acaso, si también lo considera conveniente de pronto las inquietudes que tienen las otras entidades invitadas, citadas, podrían intervenir y usted después nos cuenta sus observaciones al respecto cómo ustedes vieron planteadas o cómo usted lo considera conveniente.

Hace uso de la palabra el señor Presidente.

Yo quiero antes de usted continuar, recordar que nos queda una hora para desarrollar las respuestas del cuestionario del Representante Manuel Ramiro Velásquez y adicionalmente, el tiempo es escaso, tenemos Reunión Plenaria a las 3 de la tarde.

Con la venia de la Presidencia, continúa el Subdirector de la Aerocivil.

Entonces me voy a la pregunta cinco.

La Secretaría Aeroportuaria a través de los Gerentes y/o administradores se están llevando a cabo los programas de señalización informativa de Seguridad Industrial y de seguridad aeroportuaria como complemento a los planes de emergencia y contingencia.

En el Aeropuerto El Dorado se cuenta con la señalización para evacuación en el edificio principal y se tiene contemplado para la instalación de la señalización en el terminal, tan pronto se cumplan los trabajos de remodelación.

Pregunta seis: están calificando como nueve, en estas calificaciones el más alto indica más importancia, está mejor la entidad. Entonces estar como 9 porque cumple exactamente mejorando los niveles de standard de la OACI, a manera de ejemplo porque está toda una página explicándolos.

La OACI exige 24 mil 300 litros de agua, nosotros tenemos en El Dorado 24.750.

La OACI exige un régimen de descarga en litros por minuto de 9 mil, nosotros tenemos

18.243; en polvo químico la OACI exige 450 y nosotros tenemos 681, repito esto está explicado con más detalles en otros cuadros adicionales.

Con respecto a las deficiencias en el equipo, efectivamente estamos mal de equipo, pero está previsto adquirir y reparar algunos carros de bomba que están en malas condiciones y vamos a adquirir carros nuevos a través del PND con colaboración del OACI.

Pregunta siete: este equipo fue comprado en 1993, ya lo recibimos y estamos tratando de darle el mejor uso, efectivamente como lo dice el honorable Representante Velásquez, está a la intemperie pero ya estamos haciendo una construcción para meter ese equipo allí y que no se nos siga deteriorando. Efectivamente el equipo está hecho para eso, para un uso entre 7 y 4 horas porque en los incidentes la primera parte mientras se hace la investigación inicial, las fotografías, los interrogatorios, etc., se empieza a utilizar estos equipos, pero así se construyó el equipo y ese es el uso; el otro es como les comentaba, es el de peso y balance que en sí, demora tres minutos, esto lo recibimos nosotros y lo que estamos haciendo es tratar de administrarlo de la mejor manera posible.

Pregunta ocho: sí existe un plan para aplicar en caso de atentado contra la seguridad aeroportuaria.

Estamos anexando una copia del mismo y esta prueba se encuentra en estudio. Nosotros para facilitar las cosas, como le consta al Representante Manuel Ramiro Velásquez, le mandamos en documentos adicionales una serie de anexos que amplían detalladamente lo que estoy mencionando acá y que estoy tratando de simplificar.

Por ejemplo en este caso estoy mencionando, aquí yo mando el anexo número 4, aquí tengo copia por si alguno de ustedes lo desea.

Y así de todos los anexos tengo unas copias aquí a la mano y otras que son tan grandes que se encuentran guardadas por parte del señor Secretario de la Comisión.

Pregunta nueve: sí existe capacitación sobre seguridad y se adoptó para tal efecto como programa inicial el 123 básico de la OACI. Está explicado acá lo que comprende este programa y están los anexos correspondientes; en el aeropuerto El Dorado entre junio y hoy, se han instruido más de 800 personas pertenecientes a compañías de seguridad privadas contratadas, a personal de la Policía, del DAS, y a funcionarios de seguridad de las aerolíneas. también se han realizado programadas en los aeropuertos de Cartagena, Cali y Barranquilla.

Hay una pregunta en que se menciona que por qué quitamos a la Policía Nacional de las áreas periféricas. No, no la quitamos, al contrario lo que pasa es que no hay sino 4 carabineros que no daban abasto en un área de 16 kilómetros y lo que se hizo fue reforzar y por el contrario hoy en día tenemos Policía Aeroportuaria y Policía Antinarcoóticos, cuyos comandantes en ambos casos son Tenientes Coroneles; de manera pues que lo que se ha hecho es aumentar la Policía, se han distribuido las funciones equitativamente y estamos reforzando.

Hablando de la Sanidad Portuaria, hay una pregunta, que por qué tenemos sólo médicos rurales y no especialistas?

Porque precisamente la planta de la Aeronáutica y los fondos de la Aeronáutica no dan para

poder contratar médicos especializados. Entonces tenemos que aprovechar con dificultad la oportunidad que nos dá el Ministerio de Salud, para poder nombrar médicos graduados recién egresados y llevarlos allí a hacer su año rural. Digo con dificultad porque el rural debía hacerse fuera, precisamente dentro de la reestructuración que estamos haciendo está previsto que hay partidas, que hay asignaciones, y que haya disponibilidad de poder tener especialistas.

Tenemos médicos en El dorado y nos refuerza un grupo de médicos y enfermeras del Ministerio de Salud y también tenemos médicos en Guaymaral.

Hay una pregunta interesante y dice: después de un año de investigación de la oficina de seguridad área, frente a las deficiencias encontradas en el informe detallado que presentó la Universidad Nacional, qué resultados y soluciones jurídicas han entregado después de la notificación del pliego de cargos que se elevan a algunas empresas? Como ustedes notaron eran cerca de trecientas anotaciones, unas importantes y otras no, por que eso era parte de la enseñanza que estaban recibiendo y esas son listas de verificación que les dá la oportunidad de decirles, bueno vayan a los lugares y miren las torres si funcionan o no, esto era parte del entrenamiento para que supieran ellos.

De esas trecientas y pico, hay unas ochenta que sí valen la pena y sobre todas ellas se ha actuado.

Aquí vemos cómo en un proceso, digamos en la regional número 1 de Bogotá se realiza una visita tecnoadministrativa y comprobatoria a 75 establecimientos entre empresas y talleres; se abrió investigación y se abrió pliego de cargos por posible incumplimiento al manual de reglamento a 53 empresas y talleres.

En la Ciudad de Medellín se realizaron 15 visitas, se inició investigación técnica, con base en las quejas formuladas a 14; en Barranquilla se realizaron 11 visitas, cumplieron con los requisitos exigidos cinco y se le abrió investigación al resto; en Cali se realizaron 23 visitas y se le abrió investigación a 27; en Cúcuta se realizaron 10 visitas y se le hizo investigación técnica a 8.

La pregunta diez y siete: son treinta y uno y estoy tratando de resumir al máximo y usted me dirá en qué momento desea que yo le amplíe algo.

Como resultado del análisis del Subdirector por parte del Consejo Nacional de Política Económica y Social, mediante un documento se recomendó a la Aerocivil emprender una estrategia de descentralización y reestructuración, con el fin de tener los recursos necesarios para realizar inversiones en seguridad.

En desarrollo de esa política adoptada y en fundamento a la Ley 125 de 1993 el Gobierno expidió el Decreto 1647 de 1994, mediante el cual se clasificaron los aeródromos a cargo de la Aerocivil y se señalaron criterios para cumplir esta determinación.

Se señalaron aeródromos de categoría A, de categoría B, y de categoría C; entre los de A, están los de Bogotá, Cali, Medellín, Barranquilla, Cartagena y San Andrés, por eso son éstos los primeros aeropuertos que se piensan privatizar y de esa privatización el Estado no debe superar el 50% en ninguna circunstancia.

Estamos efectivamente en ese proceso y así es como hay licitaciones de concesión de Cartagena desde el 14 de noviembre; la siguiente será en Barranquilla en diciembre próximo, luego en Medellín en abril, luego Cali en mayo del 96 y luego Bogotá en diciembre del 96.

Los aeropuertos comerciales de categoría B y C, los siguientes de aviación general y otros posiblemente se licitan entre 1997 y el año 2000; pero ya es un hecho. Se empezó con Cali, ustedes recuerdan que antes de la actual administración hubo unos problemas y no se pudo llevar a ninguna finalidad.

Ahora se están llevando a cabo unos para este año y otros para el primer semestre del próximo.

Veamos una pregunta que es importante en relación con la seguridad.

Para la administración de la Aeronáutica el concepto de seguridad no sólo es una línea sino su principal compromiso y programa. Desde que el doctor Cala asumió la dirección, esa ha sido su bandera y en apoyo de dar cumpliendo a esta palabra seguridad, pero dándole el sentido etimológico completo, hemos previsto por ejemplo inversiones en telecomunicaciones y ayudas a la aeronavegación previstas durante este año, que asciende, a más de 40.000 millones de pesos.

Esas ayudas ¿cuáles son? son las que se llaman las AP, BDRO, Aialex, los instrumentos que sirven en su conjunto para que el piloto del avión se pueda orientar en la mejor forma posible llegará a su destino con menor tipo de riesgo, unas son de un sistema HF, otras son de un sistema VHF; en eso no más, hemos previsto gastos y se están gastando 40.000 millones de pesos, todo cumpliendo con las normas y las determinaciones de OACI y de la FAA.

Todo esto está explicado en anexos sobre el particular.

La pregunta veinticuatro:

Sencillamente, dentro de las funciones que tiene autorizadas el Director de la Aeronáutica Civil, él delega a sus inmediatos colaboradores de acuerdo a la experiencia de cada cual.

En el Subdirector ha delegado una serie de funciones y de la misma forma respecto a la división legal, el Director de la Aeronáutica consideró que debería delegar unas funciones que tiene la dirección legal a la Oficina de Transporte y a la Oficina de Seguridad, eso fue lo que se hizo. Entonces la Oficina de Transportes tiene delegadas unas funciones sancionatorias y en la misma forma lo tiene la Oficina de Control y Seguridad, por eso es que esas dos oficinas están ejecutando sanciones, que en otra época lo hacía la división legal y lógicamente era más demorado, más engorroso, más difícil, en cambio allí están directamente sobre las situaciones.

Por ejemplo las sanciones pasadas sobre las 59 empresas que hacía mención el honorable Representante Manuel Ramiro Velásquez, sancionadas hace unos 15 días, eso salió de la Oficina de Transportes por la delegación que le había dado el Director en uso de sus atribuciones. Yo como colaboración con ustedes he tratado de resumir al máximo este cuestionario y de ajustarse a responder los puntos más importantes que mencionaron los dos Representantes, pero si alguno tiene algo

que preguntar, yo con el mayor gusto procedo a responder o si no la oficina nuestra, está permanentemente abierta para ampliar las inquietudes de un tema tan importante. Yo ya llevo cinco meses asistiendo al Congreso a debates de una cosa y la otra, cosa que para mí, ha sido un motivo de honor tener la ocasión que me brinda el pueblo colombiano a través de nuestros representantes que son ustedes, de que podamos explicar las dudas, las objeciones o las críticas que con toda razón tienen ustedes.

Les agradezco mucho la atención prestada.

Hace uso de la palabra el señor Presidente.

Agradecemos al señor Director de la Aerocivil.

Con la venia de la Presidencia, hace uso de la palabra el doctor Alfonso Campo Soto, Viceministro de Transporte.

Gracias señor Presidente, honorable Representante Manuel Ramiro Velásquez Arroyave, honorables Representantes de la Comisión Segunda, señores funcionarios de la Aeronáutica Civil, General Juan Hernández López.

Yo quisiera responder en detalle cada una de las preguntas formuladas por el doctor Manuel Ramiro Velásquez, porque la verdad es que contienen temas de mucho interés y temas que deben responderse muy minuciosamente, temas como el de la seguridad, como el sistema de privatización que ya fue respondido por el General, temas sobre presupuesto por lo cual voy a tratar de sintetizar lo más que pueda para dar respuesta a estas inquietudes.

Hay una relación del estado actual de todos los terminales aéreos de todo el país, concretamente el doctor Manuel Ramiro Velásquez ha citado una serie de argumentos que tienen diferencias en esa materia. Relación que tengo a disposición de los honorables Representantes y que comprende el mantenimiento de las pistas, de la plataforma, de los terminales y el cerramiento de esas pistas, igualmente es bueno anotar, como la Aeronáutica Civil tiene equipos como radio faros, como el VRHF como el VHF, como el radar de ruta, como el radar de terminal y el que no todos los aeropuertos del país lo tienen, pero que aeropuertos como el de Bogotá, el de Cali, Barranquilla, Rionegro, Leticia, Pereira, Bucaramanga, Cartagena y Cúcuta lo poseen en su mayoría, si alguien quiera saber en detalle con mucho gusto.

En cuanto a la segunda pregunta que solicita confrontación del presupuesto de seguridad aérea con las necesidades básicas que existen en el país? con preocupación es bueno anotar cómo en tareas para la adquisición, producción de equipos suministro y servicios, las necesidades para el año de 1996 son del orden de los 121.000 millones y en las apropiaciones de 1996 solo hay 34.000 millones. Hemos indagado en la Aeronáutica Civil y se nos ha dicho que el Ministerio de Hacienda ha hecho algunos recortes importantes en esta materia, en las necesidades básicas de esta área, para la adquisición de equipos, de suministros y servicios hay proyectos hasta 1999, esas solicitadas que nosotros aspiramos a ser colmadas para darle mayor seguridad a nuestros aeropuertos.

Igualmente para el mejoramiento y el mantenimiento de la infraestructura donde hay necesidades planteadas dentro del orden de los 65.000 millones y sólo hay apropiados 26.000 millones

para hablar en términos redondos; de igual manera para hablar de la construcción, de la infraestructura propia del sector, como también para el programa de capacitación y asesoría. En cuanto a la tercera pregunta confrontando las necesidades básicas de compra de equipos de radio ayudas, de máquinas de bomberos, de ambulancias, equipos para búsqueda y rescate, de mantenimiento y funcionamiento de los aeropuertos; es bueno señalar que las necesidades actuales en equipos de radio ayudas, serán superadas con la inversión de presupuesto de los años de 1996 y 1997 en las diferentes áreas como son las radio ayudas, radar, comunicaciones y electricidad.

En la siguiente pregunta se nos solicita una descripción detallada de los aeropuertos que poseen pistas, acordes con las exigencias normativas de la Aeronáutica Civil, y de los que no cumplan los requisitos.

Están relacionados en las respuestas que se le dio por escrito oportunamente y que se le hicieron llegar a esta Comisión.

En la relación general de aeródromos con permisos de operación se discriminaron las pistas, de acuerdo con las normas nacionales determinando sus características. Hay unas exigencias hechas a nivel internacional por organizaciones como la OACI y unas organizaciones distintas, hechas por las autoridades aeronáuticas colombianas.

En cuanto al abandono del Aeropuerto de Rionegro, tema que le interesa mucho al doctor Velásquez, citante y al señor Ministro; la verdad es que el Ministro ha requerido a la Aeronáutica Civil para que se le dé o se satisfaga las necesidades de este aeropuerto.

Hay presupuestalmente unas partidas como para construcción, para mantenimiento, para seguridad, para descentralización, que son sumas que a nuestra consideración responden a esas necesidades planteadas en el cuestionario.

En cuanto a la política del Ministerio, referida a cielos abiertos es importante señalar que en el contexto general de esta política que está implementando el Gobierno Nacional a través del Ministerio del Transporte; también se está hablando de cielos abiertos o liberalización del espacio aéreo, pero también podíamos denominarla como una intervención mínima del Estado para estimular la competencia y un escenario de mayor libertad en la fijación de tarifas por los servicios que prestan las compañías aéreas. Yo creo que fue explicado por el señor Viceministro de Relaciones Exteriores el tema sobre las libertades terceras, cuartas y quintas, que se ponen en práctica para la política de cielos abiertos y que en desarrollo de las relaciones bilaterales y multilaterales que mantiene el país sin volvernos proteccionistas, sí vale la pena ampliar esas relaciones buscando permanentemente el equilibrio jurídico y financiero para nuestras empresas, mediante el estudio de los mercados realizados bajo criterios de conveniencia y reciprocidad mutua.

En cuanto a los ingresos que sirve la Aeronáutica Civil, durante los dos últimos años en cada aeropuerto por el concepto de tasa aeroportuaria nacional e internacional por concepto de alquiler de angares, bodegas, locales comerciales, hay un cuadro que nos indica esos ingresos y que representan, por ejemplo, en materia de tasas

aeroportuarias una suma del orden de 34.000 millones, por aterrizajes 30.000 millones, por sobrevuelo 4.582; estoy leyendo los datos correspondientes al año 1994, por tarifa operacional 436 millones, por arrendamiento 3.700 millones y por otros ingresos 2.500 millones.

En cuanto a la siguiente pregunta y excúseme la rapidez con que estoy tratando de responder, pero yo creo que no era de la brevedad, lo estamos haciendo así.

El tema de la seguridad planteado por la FAA, ha sido tocado por el General y es preocupación central del Gobierno, del señor Ministro y el Director de la Aeronáutica, porque ciertamente pone en peligro el debido funcionamiento de nuestras empresas aéreas y el debido funcionamiento de nuestro sistema aeronáutico. Hay unas respuestas, unas recomendaciones que han sido comentadas aquí y que la Aeronáutica pondrá en práctica para evitar ese veto que algunos han considerado como injusto, pero que otros creen responde un poco a algunas deficiencias que tienen nuestros aeropuertos, especialmente El dorado.

En cuanto a un informe detallado que solicita el doctor Manuel Ramiro sobre la autorización que el Ministerio del Transporte y la unidad especial de la Aeronáutica Civil han otorgado para pistas privadas, tenemos el cuadro de todos los aeropuertos del país con su número de resolución, con sus propietarios, los que también están a disposición de los honorables Representantes.

En cuanto al número de pasajeros transportados, es bueno indicar que se ha incrementado bastante, tal vez la política de libertad de tarifas planteadas en el país, han incrementado el uso del servicio aéreo. Y se ha incrementado notoriamente también para los pasajeros internacionales que han salido del país en un total de 910.824 y que han llegado 887.102 aproximadamente.

En cuanto, ya referido a la última pregunta sobre, cuál es la política de privatización de los aeropuertos en el país y cuál es el resultado del estudio de posibilidades, igualmente el General, ha hecho una clasificación de los aeropuertos según categorías de A, B y C que responde al número de pasajeros movilizados y por su infraestructura que contiene pista terminal, rampa y ayudas para la navegación.

Es bueno significar, como lo decía el General Jaime Hernández que éste es un proyecto bandera del Gobierno, como es la privatización o la concesión de carreteras, de ferrocarriles, de puertos que le han permitido al Estado superar deficiencias presupuestales para las ejecuciones de obras de primera magnitud y de primera necesidad para los colombianos.

No quiero intervenir más, salvo que haya alguna pregunta, pero quiero reiterar las excusas de señor Ministro que se encuentra viajando fuera de Bogotá y agradecerle la oportunidad así sea de manera ligera o rapiña, de pronto afanosa para contestar estas inquietudes del Representante Manuel Ramiro Velásquez y el Representante Melquiades Carrizosa. Muchas gracias.

Hace uso de la palabra el señor Presidente.

Le agradecemos al señor Viceministro del Transporte su intervención.

Con la venia de la Presidencia, hace uso de la palabra el señor Director de Satena, General Héctor Fabio Velasco.

Señor Presidente de la Comisión segunda, honorables Representantes de la misma, señor Viceministro de Transporte, señor General Representante del Director General de la Policía, distinguidas damas y demás asistentes.

Me pregunta la Comisión Segunda ¿cómo ha sido afectada Satena en la parte de seguridad aérea por la infraestructura aeronáutica?

Es necesario considerar que la empresa Satena es una empresa comercial del Estado que tiene una misión sui generis, que es desarrollar los planes y programas en materia de transporte que para las regiones del país más deprimidas económicamente fija el Gobierno Nacional; esto indudablemente conlleva una desventaja si se trata de compañía comercial ya que si se trata de la otras compañías que pueden escoger las rutas y los destinos rentables económicamente, nosotros debemos cumplir obligatoriamente, debemos asistir la regiones y ayudar a servir las regiones que requieren nuestros servicios y lo requieren precisamente porque las compañías comerciales, que no han sido creadas para perder dinero, no pueden asistirlos o porque las regiones y aeropuertos que nosotros servimos, carecen de los más elementales recursos de seguridad para la aeronavegación y por lo tanto no es conveniente para ellas efectuar esas rutas; en esta forma debemos cubrir rutas y asistir aeropuertos donde se carecen de los más elementales recursos para la seguridad aérea, como el cerramiento de los aeropuertos que como decía el doctor Manuel Ramiro, son convertidos en canchas de fútbol, tránsito de vehículos automotores, no solamente con implicaciones económicas para la empresa sino con graves riesgos de seguridad.

Por otra parte a través de los 33 años y aún hoy en día se sufre el impacto económico del desgaste de su material, de los motores, y las hélices por el mal estado de las pistas donde deben operar y ha tenido en los últimos años, también, accidentes ocasionados por el estado de estas pistas.

Esa es la diferencia entre la compañía estatal Satena y su operación y las compañías comerciales.

En cuanto a seguridad aeroportuaria, yo no voy a entrar en detalles; ya lo dijo el doctor Manuel Ramiro, pero sí estoy de acuerdo que es necesario revisar la parte de la seguridad física de los aeropuertos que son atendidos y no hablo en este caso de la policía, sino por algunos particulares que ni siquiera algunos de ellos han prestado su servicio militar, y conocen de las más elementales normas de cortesía inclusive con generales uniformados y lo hablo porque he sido víctima alguna vez. Entonces es necesario darle instrucciones a esas personas de algunas políticas para que por lo menos lo asistan a uno o lo traten con respeto.

En cuanto a la libertad tarifaria, aunque nosotros no operamos, somos una empresa estatal para servicio especialmente interno, sí hemos visto cómo esta política de cielos abiertos extendidos también al campo interno ha afectado a cuatro o cinco compañías Avianca, Aces, Aires, Sam; que haciendo grandes esfuerzos han adquirido o están adquiriendo y la misma Satena porque les puedo anunciar con certeza que en este momento estoy

comprometido en la adquisición de aeronaves de última generación, si no nuevas, si con pocas horas de utilización para remover la flota de la empresa con el fin de prestar un servicio y cumplir las normas establecidas para los próximos cuatro o cinco años de la Aeronáutica Civil de bajar los parámetros de riesgo; entonces es injusto que mientras algunas compañías, incluidas Satena, hacen esos esfuerzos grandes para comprar aeronaves costosas que sobrepasan los 10 millones de dólares cada una, se autorice la creación de compañías con aviones que han sido sacados prácticamente de cementerios y que se pueden conseguir hoy en día en el mercado por la suma de un millón de dólares cada una. Lo más grave de esto, considero yo, es de que son las mismas aeronaves que por su configuración, su estructura, son las que más deterioran las pistas donde están operando; entonces considero importante y le hago un llamado a la Aeronáutica Civil para que vuelva a intervenir en el tipo de aeronaves con que se conforman las nuevas compañías en el país.

En el caso de que si la empresa ha sufrido competencia desleal por parte de algunas compañías, tengo que denunciar y lo he hecho ante miembros de la Aeronáutica Civil, denunciar la competencia desleal por parte de compañías cargueras, sobre todo en los Llanos Orientales donde no sólo se transportan pasajeros violando todas las normas de seguridad sino que se les transportan peor que si fueran animales; por lo menos a los animales se les amarra pero a los pasajeros se les cobra lo mismo que una compañía comercial y se los tira sobre los bultos y que se acomoden como puedan y mientras una empresa como Satena hace grandes esfuerzos trabajando a pérdidas para llegar a los destinos, las compañías comerciales vigilando estas normas ya han sacado los pasajeros, los que sacan de Leticia y otros lugares. Finalmente, y quiero que lo tengan muy en cuenta y es un punto que lo tengo muy escrito, pero veo que la Aaceac lo va a tratar ampliamente, denunciar una anomalía que aunque no afecte tan directamente a Satena como representante de la empresa comercial del Estado, de servicio aéreo y como Oficial General de la República me veo en la obligación de hacerlo porque esto no es solamente violatorio de todas las normas de la Aeronáutica Civil sino un atentado contra la seguridad de terceros. Me refiero a una campaña o a un estado de política desleal entre las compañías de transporte que están sacando cinco y seis toneladas de exceso de carga de aquí de Bogotá, contraviniendo y violando los límites de ruido y atentando desde tiempo contra una población inermemente sobre la cual vuelan.

Esa es toda mi intervención señor Presidente.

Hace uso de la palabra el señor Presidente.

Le agradecemos al General Velasco por su participación.

Con la venia de la Presidencia, hace uso de la palabra el General Pineda, representante del Director de la Policía Nacional.

Honorables Representantes, distinguidos funcionarios del Estado, doctor Manuel Ramiro Velásquez ponente de este debate.

Me encuentro aquí en representación del señor General Serrano, Director de la Institución.

En el cuestionario, nosotros hemos dado respuestas muy puntuales a 17 preguntas, pero en aras de la brevedad me voy a limitar a lo esencial, a lo fundamental.

En primer término se nos pregunta qué funciones cumple la Policía aeroportuaria en los terminales aéreos del país? y dice, estas funciones las da la ley, las dan los reglamentos que no son otra cosa que contrarrestar los delitos, proteger la infraestructura de los aeropuertos, prestar el apoyo y cooperación a los funcionarios de la Aerocivil, planear, organizar, dar información a visitantes sobre aspectos de interés turístico y los demás que le señale la ley y los códigos de Policía locales.

A continuación miremos otra pregunta que es muy importante para nosotros.

¿Cómo apoya el Gobierno Nacional a la Policía Aeroportuaria, con qué presupuesto cuenta? Debo decirle que no hay presupuesto para la Policía Aeroportuaria.

Nuestra Institución en aras de que se trata de un servicio público y que hay que estar presentes para ejercer la autoridad, saca a unas unidades de otras guarniciones de servicio de Policía; pero que diría, por ejemplo el alcalde de Bogotá, que le quiten 500 hombres que deben de estar vigilando las calles de Bogotá y pues no se ha contemplado ningún presupuesto, de suerte que la fuerza vive en forma precaria buscando quién le hace un favor, quién facilita un transporte, quién le da un instrumento para cumplir la misión especializada de la Policía Aeroportuaria. Por ejemplo en el aeropuerto de Cali que es aeroportuaria. Por ejemplo en el aeropuerto de Cali que es internacional y que adolece de problemas de seguridad graves, como quiera que fue una quinta columna del narcotráfico, pues allí ocurre de todo; la seguridad se presta a medias, no existe un cuarto decoroso para la policía aeroportuaria y allí un simple almuerzo le cuesta a un policía raso el orden de 5.000, 7.000 pesos, entonces él tiene que colgarse, ir a Cali o ir a Palmira para poder cumplir con una misión elemental como es la de tomar los alimentos.

Tiene allí una camioneta Nissan modelo 85 en mal estado y una pánel y una moto; ese es el parque automotor con que cuenta para vigilar, proteger y cumplir las funciones legales, aeropuerto Internacional Bonilla Aragón.

Risaralda tiene solamente una moto. Se pregunta también en el cuestionario como pregunta 11, si hay un plan para cubrir un caso de atentado. Sí lo hay, en la Fuerza Aérea tenemos los grupos operacionales, nosotros tenemos el Copes, que son grupos comando especializados perfectamente para atender y dar una respuesta adecuada a la crisis.

En este caso, yo no vengo con una totuma a pedir, simplemente vengo a exigirles a las entidades comprometidas en la seguridad, que aunque ella es bien intangible, hay que intervenir en la seguridad, pero no podemos con limosnas de pobres, ir a prestar un buen servicio cuando hay aeropuertos en el país, en donde el policía tiene que comprar el agua o tiene que llevarla del sitio más cercano, porque no hay siquiera el agua para el servicio elemental de jugarse la dentadura.

Naturalmente nosotros tenemos también algún esfuerzo como el de incrementar el personal, pero

requerimos que ese usuario de la entidad privada que va a tomar los aeropuertos, también se meta la mano al bolsillo y piense que ese bien intangible de la seguridad cuesta y hay que intervenir en ella.

Equipo de transporte, equipo de comunicaciones, instalaciones para el personal de la policía, equipos de rayos X, barreras perimétricas, equipos técnicos para detección de metales. Es muy molesto que el policía requiera personalmente a un ciudadano, es molesto, es indignante pero si no tiene con que hacerlo, tiene que entrar al sistema cavernario del palpeteo, del toque y eso molesta mucho al ciudadano. Y más grave aún como he visto en el aeropuerto El Dorado, que ya se prohibió a las damas policías estén requisando a los varones, peor todavía con ese sistema.

Redondeo esta respuesta diciendo que necesitamos cuarteles dignos y decorosos, no sólo para vivir nosotros; da grima las unidades de Policía Judicial, en donde los funcionarios policiales vivan decentemente y garanticen un buen servicio.

Yo recuerdo como en Bucaramanga, nos pusimos de acuerdo con la gerente de la aerocivil en ese lugar y hubo recursos, hubo voluntad de hacer las cosas y en tres meses entregó un cuartel dotado, se llevó agua; si eso lo podemos hacer en Bucaramanga por qué no lo podemos hacer en los demás aeropuertos del país?

Finalmente quiero hacer una alusión a una constancia que hace la honorable Representante aquí en este debate, la doctora Nubia Brand y pues lo hago con todo respeto, primero por su condición de mujer, por su condición de miembro del Congreso de la República.

Ella dice que hay inseguridad en el aeropuerto El Dorado, efectivamente la hay; no hemos podido lograr el punto de equilibrio porque infortunadamente en este país hay criminalidad en las ciudades grandes también, y en donde hay sitios de aglomeración como lo es el aeropuerto El Dorado existen esos problemas; pero quiero significarle que la institución está trabajando, las estadísticas están acá y esto como una empresa sería, como una institución de resultados se mide por las capturas, por los decomisos y por el balance que se va haciendo mensual y trimestralmente.

En segundo término ella hace referencia a que vuelvan los agentes de tránsito, pero a mí me parece que detrás de esta propuesta tiene que haber algún interés, vuelvo y repito, como parte de una autoridad soy infinitamente respetuoso de las instituciones y no tengo nada que ver con el tránsito y transporte; por el contrario los considero en la difícil tarea que tienen que cumplir, porque siempre el maltrato, el insulto en las calles del país o de Bogotá están a la orden del día. Pero esta entidad salió de allí porque allí elementos impregnados de corrupción tuvieron que darle espacio a la Policía Nacional, la policía tiene sus controles y aquí en este librito viene un listado de elementos que se han procesado por hechos muchas veces comprobados sino por simples sospechas; por ejemplo, se recogió un cargamento de heroína en Madrid (España) a la inversa se investiga y se averigua quién era el jefe de ese turno, de ese horario, para bien del país, para bien de la Institución y para mantener la transparencia de la Policía Nacional, tenemos que procesar, tenemos que dar de baja porque realmente la policía tiene que seguirle demostrando al

país que tiene que ser y debe ser una Institución por encima de todo, claro y transparente en los procedimientos, pero lo que ocurre honorable Parlamentaria es que en estos grupos minúsculos que yo llamaría gremios hay intereses económicos, ocurren en Cali, ocurre en Cartagena, en Bucaramanga; entonces cuando hay un grupo que no les permite hacer lo que venían haciendo, viene la conseja y el rumor pero una conseja generalizada porque yo no he oído decir que el agente Pedro Pérez haya recibido un soborno, sino que es la policía que está de acuerdo con los gansos, para cometer ilícitos, entonces yo quiero decirle que el sistema opera allí; una funcionaria de la Aerocivil, el auxiliar bachiller que son hombres distinguidos, muchachos de Bogotá donde no hemos encontrado casi ninguna situación de soborno, tenemos plena confianza en ellos, entregan los tiquetes; lo que pasa en ocasiones es que la gente tolera, paga y nunca denuncia y así es imposible porque la policía no hace milagros.

Yo simplemente quería hacer esa intervención no para defender la Policía Nacional ella se defiende por sí sola; no tengo ninguna manifestación de espíritu y de cuerpo, sino para que ustedes honorables Representantes sepan como el trabajo nuestro es duro y también cuando de pronto se hace una mención hay que salir por lo menos aclarar, a hacer una defensa de la Institución que tiene deberes muy claros frente a la ciudadanía, la ley y al país.

Aquí viene una serie de documentos sobre eso, los controles, pero esto sobra con la explicación que acabo de dar, de manera que simplemente en nombre del mando Institucional y del General Rosso José Serrano, agradezco la citación que nos han hecho aquí para aclarar algo en donde todo el mundo estamos interesados pero, particularmente el Congreso de la República, la Aeronáutica Civil y Nuestra Policía, muchas gracias.

Hace uso de la palabra el señor Presidente.

Le agradecemos al señor General Pineda su intervención, y con el fin de terminar con lo que falta del debate, pregunto a la comisión si quiere declararse en sesión informal?

La Comisión se declara en sesión informal y el Presidente solicita que las intervenciones no se extiendan por más de 5 minutos para ver si en media hora logramos escucharlos a todos.

Con la venia de la Presidencia, hace uso de la palabra el Presidente encargado de la asociación de aviadores civiles, señor Alfonso Pinzón Velásquez.

Señor Presidente, honorables Representantes, distinguidos ciudadanos.

Mis agradecimientos por permitirnos participar en esta reunión de seguridad y de cielos abiertos, hemos escuchado atentamente al señor Representante Ponente de este debate y a las demás personas que en forma clara y precisa como lo hizo el doctor Ramiro, no cabe duda, en que ninguna de las quejas, de las acusaciones, y de las deficiencias presentadas.

El cielo azul que no es cielo ni es azul, sino que todo depende con el cristal que se los mire, nos toca a nosotros, la clase trabajadora aeronáutica exponer nuestros puntos de vista sobre política de cielos abiertos.

Nosotros hicimos incursiones en la Aeronáutica Civil para hacer reclamos porque a nosotros no se nos consulta, nosotros somos los trabajadores, verdaderos trabajadores, los profesionales del aire no se nos consulta la toma de ciertas decisiones; así lo estuvo haciendo la anterior administración de la Aeronáutica Civil cuando se inventó un manual leonino, falso, mentiroso; cuando dio a cada uno de los propietarios de los aviones, usted lo nombraba General; la responsabilidad para que certificara la aeronavegabilidad de su respectiva aeronave. No hace eso, ni se usa, ni siquiera con los automóviles, y sí se va a hacer con los aviones! Nos referimos al señor doctor Alvaro Cala, dice: invocamos su condición de funcionario experimentado y conocedor experto del problema del transporte aéreo, pero especialmente su carácter de exconstituyente para formularle las siguientes recomendaciones: le adjunto documento leído.

Con la venia de la Presidencia, hace uso de la palabra el doctor Juan Pablo Franklin, Representante de Aerorepública.

Señor presidente, señores honorables Representantes, doctor Manuel Ramiro Velásquez.

Nosotros igualmente correspondimos y atendimos, las cinco preguntas que se nos formularon, pero entiendo que tenemos muy poco tiempo y sencillamente yo quisiera resolverla rápidamente.

Yo quisiera en nombre de Aerorepública, comentar qué es innegable que las nuevas condiciones que se han desarrollado al rededor de la industria aérea han permitido el desarrollo y consolidación de la compañía. Es así como desde 1993, desde su creación la compañía ha venido creciendo y hoy participa en un 17% del número de pasajeros que se transporta en las rutas troncales, pero este desarrollo no ha sido únicamente de la compañía, han sido también de la industria, de tal suerte que desde 1993 a 1994, por ejemplo, el número de pasajeros transportados en Colombia creció en un 10% y en lo que llevamos transcurrido del año 1995, este crecimiento se ha dado en un 9%; quiere esto decir que entre 1993 y 1995 más de 2 millones de colombianos adicionalmente están utilizando los servicios de transporte aéreo en Colombia.

Se ha mencionado como un elemento importante a lo largo del debate, el tema de las tarifas bajas y realmente en indiscutible que el aporte de Aerorepública más que ofrecer tarifas bajas, digamos tarifas razonables se ha permitido sí, que los colombianos paguen tarifas más bajas que las tradicionalmente durante muchos años venían pagando; esto definitivamente ha contribuido al desarrollo que ya mencioné, pero no se puede asociar por ningún motivo, el que se tenga tarifas bajas a las condiciones de seguridad, es la eficiencia de una compañía en su estructura, es como estoy diciendo y particularmente hago alusión a un elemento que el Capitán Pinzón mencionó hace algunos minutos: El factor humano definitorio en todo, es lo que tiene que ver con nuestra industria; pues precisamente pilar de seguridad en Aerorepública, la capacidad y experiencia de nuestros pilotos, pilotos que como el Capitán Pinzón desempeña diariamente labores de transporte de pasajeros en nuestra compañía.

Quisiera rápidamente referirme a algunos aspectos de competencia desleal.

Realmente Aerorepública, una empresa que se ha creado, y hace muchos años no se creaba una

alternativa de transporte aéreo en Colombia, en los últimos dos años se han desarrollado muy bien y obviamente hemos enfrentado limitantes, entre ellas tendríamos que destacar en la gestión de la antigua administración, tuvimos una demora de más de 6 meses para la adjudicación de una de nuestras rutas a pesar de cumplir con el total de los requisitos, esto con la ruta Bogotá - Medellín; obviamente vale la pena destacar, reconocemos igualmente la voluntad que viene demostrando la Aeronáutica Civil en la administración actual y realmente nos llena de complacencia ver, que hoy ya vimos que se va a hacer una distribución equitativa de los recursos, por ejemplo, entre ellos los recursos limitados que existen en el aeropuerto El dorado, rápidamente.

Nosotros estamos transportando más de 2.000 pasajeros diariamente, desde el aeropuerto El dorado con dos posiciones, mientras que otras compañías Nacionales e Internacionales, fácilmente podrían estar movilizándolo promedios menores hasta en un 75% a los que nosotros estamos movilizándolo. Si hablamos de recursos que nos debe proveer el Gobierno como son la igualdad de condiciones en los espacios limitados como los caunter o mostradores en los aeropuertos y particularmente en el aeropuerto El dorado.

Se ha mencionado que las últimas compañías recientemente creadas tienen flotas obsoletas; quiero comentarles a todos los honorables Representantes y a los aquí presentes, que Aerorepública cuenta con una flota de aviones sí, DC9-32 adquiridos no en ningún cementerio de aviones y en este momento en más de 300 unidades circulan en aeropuertos y ciudades y Estados Unidos y Europa. Las condiciones de seguridad no están sujetas exclusivamente a la fecha de elaboración y ensamble de las naves y eso lo hemos visto a lo largo de todo el debate, la seguridad es algo que va mucho más allá y me parece que han sido bastante subjetivas las apreciaciones, donde hablan de flotas obsoletas y de pronto de mal mantenimiento, una duda que definitivamente en nada contribuye al desarrollo de esa industria y al desarrollo de algo que tan difícil y tan cuestionado está; desinformamos diariamente es a la opinión pública, estamos definitivamente protegiendo los intereses de unos pocos, no quiero que le quiten méritos a Aerorepública con un tipo de argumentos subjetivos. Se ha hablado mucho tiempo de la Aerolínea Bandera, señores hace mucho tiempo en la industria de la aviación mundial las banderas se acabaron y yo como colombiano y como funcionario de una aerolínea colombiana les pido a ustedes que nos den la oportunidad y las condiciones igualitarias para desarrollarnos y contribuir con una industria que se desarrolla paralelamente con este país.

Muchas gracias, señor Presidente.

Con la venia de la Presidencia, hace uso de la palabra la señora Representante de la Asociación Colombiana de Auxiliares de Vuelo, señora Madelene López Herrera.

Muchas gracias por esta oportunidad, señor Presidente, honorable Representante Manuel Ramiro Velásquez Arroyave y a todos los asistentes.

Como directiva de la Asociación Colombiana de Auxiliares de Vuelo y como representante básicamente de los auxiliares de vuelo que labora-

mos en la empresa American Airlines, me dirijo a ustedes para expresar nuestras preocupaciones en los siguientes puntos que hemos venido reclamando y que hemos denunciado en diferentes oportunidades durante el último año.

La política que ha venido desarrollando la compañía American Airlines con sus trabajadores colombianos durante los últimos cinco años cual es la de violar normas convencionales, normas de costumbre y de ley que sólo a través de querellas y demandas ante el Ministerio del Trabajo, querellas que como sucedió hace algunos meses, la última de ellas que esta asociación interpuso con quince violaciones a revisar fue archivada por ese Ministerio por que según sus funcionarios (inspectores) no habían recibido telegrama por parte de esta asociación, dando la dirección de la compañía American Airlines aquí en Bogotá, telegrama que fue remitido y entregado por esta asociación y cuyo destino aún desconocemos.

En razón a estas fallas en el Ministerio del Trabajo y a las demoras en los procesos que amparan las mismas leyes, el trabajador se ve sometido a un déficit económico y moral no encontrando a quién acudir para evitar esto, que lógicamente beneficia y es bastante rentable para dicha compañía. La otra preocupación es que la compañía ha expresado abiertamente ante sus trabajadores que como compañía Americana no están obligados a cumplir con la reglamentación de la Aeronáutica Civil pasando por alto que esta entidad mediante concepto otorgado a esta asociación no ha reconocido como trabajadores que laboramos en esta empresa, como colombianos con contrato de trabajo colombiano, realizado en Colombia y ellos evitan cumplir con los reglamentos de la Aeronáutica.

Estamos esperando una cita con el doctor Cala para ver qué solución le da al respecto ya que hay una norma expresa donde un tripulante de vuelo colombiano no debe excederse en 15 horas de jornada diarias y la American Airlines, nos está obligando en este momento a cumplir jornadas de 16 horas atentando contra la seguridad de nuestros pasajeros que es nuestra función principal dentro de los aviones.

Agradezco la atención que se nos ha brindado y espero que algo se pueda hacer para evitar que compañías multinacionales lleguen a irrespetar nuestras leyes colombianas, nuestros acuerdos, nuestras convenciones y eso pero que podamos resolver estos problemas no sólo a nosotros como trabajadores de esta empresa sino a cualquier otro trabajador que labore en empresa multinacional. Muchísimas gracias.

Con la venia de la Presidencia, hace uso de la palabra el Representante de Anato.

Con mucho gusto atiendo la invitación que nos formula la honorable Comisión para hablar de este tema que tiene mucho que ver con la labor que nosotros desarrollamos como promotores de turismo en Colombia.

La pregunta que se me formuló es, si se considera que la política de cielos abiertos, estimulaba el turismo en el país?

Lo primero que hay que precisar es que en realidad no deben hablar de cielos abiertos; en Colombia no hay cielos abiertos, entiendo que hay cielos abiertos en Cartagena pero no como política

general. Cielos abiertos significa que cualquier operador aéreo que quiera volar a Colombia lo puede hacer, digámoslo así, simplemente pidiendo pista y evidentemente no es así. En Colombia siguen vigentes los convenios bilaterales que fijan las reglas del juego entre los dos países de que se está hablando.

Lo que sí hubo fue una flexibilización de la política aeronáutica en este sentido y se revisaron y firmaron esos convenios con Chile, con Panamá, con Venezuela entre otros.

Qué política o nuevos convenios contribuyeron indudablemente a incrementar el tráfico? Ya lo mencionaba el doctor Franklin, realmente durante 10 años en Colombia en tráfico no creció o inclusive tubo crecimiento negativo. De 1991 para acá hemos venido observando crecimientos promedio del 15%, 16%, en el tráfico aéreo internacional y de 10% en el tráfico nacional.

De todas formas lo que debemos decir es que esa nueva política ha sido positiva independientemente, de que lamentablemente en esa política se perjudicó y se desatendió mucho la política de la Aeronáutica Nacional como lo decía el Capitán Pinzón.

Se logró que a las aerolíneas colombianas, les diera permiso para que de Chile hacia abajo o sea hacia la Patagonia, pudieran hacer todos los vuelos que quisieran y llevar todos los pasajeros que quisieran y Chile que desde Colombia hacia arriba pudiera llevar todos los pasajeros que quisieran. Esto quiere decir que las aerolíneas chilenas, pueden volar desde Colombia a Miami, al Caribe y repito, las aerolíneas de Colombia pueden volar desde Chile hasta Buenos Aires que es el único destino importante y de ahí hasta la Patagonia.

Con Panamá dijeron: las aerolíneas panameñas pueden volar a todas las ciudades de Colombia que quieran y las aerolíneas colombianas pueden volar a todas las ciudades panameñas que quieran, pero la única que tiene aeropuerto es Panamá. Y obviamente se han visto las desventajas y las pérdidas de tráfico de las aerolíneas nacionales. Realmente hubo una negociación desventajosa en estos acuerdos bilaterales para las líneas colombianas; pero esto es otro tema.

El tema de la seguridad es indudable que tiene la mayor importancia; que el turismo colombiano se ha visto muy afectado, como por ejemplo con ese aviso que le están entregando a todos los colombianos que se embarcan desde Estados Unidos rumbo a Colombia. Le entregan un papelito que les dice, ojo le advertimos que usted va para un aeropuerto inseguro, que es el aeropuerto El dorado de Colombia, evidentemente eso nos ha perjudicado; seguramente el que recibe un papel no desiste del viaje pero sí por tradición oral se comenta y mucha gente dice: qué es lo que pasa en Colombia? y cuando uno se pregunta cuál es la inseguridad que están denunciando del aeropuerto El dorado de Bogotá, es porque la carnetización del aeropuerto El dorado no es satisfactoria para las autoridades norteamericanas de la aviación.

Realmente uno se pregunta, se justifica ese motivo para que se reparta un papel que tanto nos agravia? Y uno se pregunta dónde está el Gobierno, sí ha intervenido sobre eso? Porque este problema no es solamente un problema de la Aeronáutica, es un problema del Ministerio de Comer-

cio Exterior de Colombia en lo referente a la exportación de servicios, si el problema fuera con las flores o con cualquier otro producto, con el café, el Ministerio de Comercio Exterior, el de Relaciones Exteriores y el mismo Presidente de la República se movilizaría para tumbar esa norma que está afectando ese comercio. Pero si es turismo, si es servicios; me parece que no hay la misma reacción y se deje solamente en manos de la Aeronáutica Civil.

El Ministerio de Relaciones Exteriores, pienso que también debería intervenir en este tema.

Con respecto a la seguridad, también, me inquieta el tema que mencionaba el doctor Franklin de las tarifas bajas; es indudable que es muy bueno que haya tarifas bajas, es indudable que más colombianos vayan a viajar por avión, pero realmente uno, cuando ve el incremento de tráfico aéreo no sabe si es que hay dos millones de colombianos nuevos viajando por avión o es que si los que siempre viajan están viajando más, pero independientemente de eso las tarifas bajas o las rebajas de tarifas han contribuido al incremento del tráfico. Pero eso no quiere decir, evidentemente es que se esté desatendiendo la seguridad pero uno se pregunta cuando se encuentra que en muchos destinos las tarifas aéreas son similares a las tarifas terrestres, por ejemplo, para viajar a Santa Marta en avión, se requiere una hora y en bus se requieren 17 horas y las tarifas difieren en un 20% en unos casos dados y realmente uno se pregunta es que entonces los transportadores terrestres están abusando de los colombianos cobrando tarifas tan caras, cuando la aérea es muy similar o es que la tecnología aeronáutica ha avanzado tanto que permite competir en esa forma con la terrestre o es que definitivamente por la guerra de la competencia, por el exceso de oferta, de pronto se está abusando del sistema tarifario.

Vuelvo y repito, no necesariamente tienen que fijarse tarifas bajas por seguridad, pero sí, el Capitán Pinzón tiene en eso toda la razón; el tema del mantenimiento de los aviones, evidentemente es preocupación y responsabilidad de cada aerolínea, pero el control sí se tiene que corresponder a la autoridad aeronáutica y hay que ver que está pasando.

Respecto a los trabajadores terrestres están abusando o algo raro está pasando en el tema de las tarifas aéreas domésticas y pienso que la Aeronáutica Civil Colombiana tiene la obligación de meterle la mano al tema.

No podemos decir que, qué bueno que hayan tarifas bajas, simplemente una cosa es, que si se venden camisas y el que fabrica camisas las quiere regalar excelente, pero aquí hay temas que están implicados más allá de la simple modificación de los pasajeros.

La Aeronáutica Civil ha querido meterle la mano al tema, fijando unas tarifas mínimas con base en los estándares de lo que son los costos de la operación aérea, sin embargo pienso que los temas no se han atrevido a hacerlo, inclusive hace pocos días vi que cuando se llevó un debate importante en la Comisión VI del Senado, el Senador Eduardo Pizano advirtió que si la aeronáutica se metía con el tema de las tarifas él se preocuparía de hacerla tumbar, la resolución correspondiente, o demandarla.

Pienso que no debemos ser tan alegres con este manejo de las tarifas y de la seguridad, porque evidentemente las consecuencias pueden ser muy graves.

Hay otro tema, con esta flexibilidad de la política aeronáutica han llegado aerolíneas nuevas a Colombia que operan dos o tres meses y se desaparecen, dejando botados pasajeros en un sitio de destino que tiene que comprar un tiquete más caro para regresar, dejándole deudas al Gobierno colombiano, de impuestos, de derecho de aterrizaje y nosotros pensamos que si bien, bienvenidas son todas las aerolíneas pero que el Gobierno exija pólizas de cumplimiento a las aerolíneas para el caso en que desaparezcan, las compañías de seguros respondan por todas las cuentas que dejan regadas.

Para nosotros es muy grato estar aquí con ustedes, colaborarles y en cualquier momento que lo quieran en la Asociación Colombiana de Agencias de Viajes, se estará presto a atender sus invitaciones, de colaborar es estos temas tan importantes que ustedes desarrollan.

Hace uso de la palabra el señor Presidente.

Le pregunto a la Comisión, si se declara satisfecha con las explicaciones dadas en el debate.

Con la venia de la Presidencia, hace uso de la palabra el honorable Representante Manuel Ramiro Velásquez...

Con la venia de la Presidencia y del honorable Representante Velásquez hace uso de la palabra el honorable Representante Guillermo Martínezguerra.

Realmente el orden es ese, para que el doctor Velásquez que es el citante cierre el debate.

Señor Presidente, yo voy a decir muy brevemente lo siguiente: hoy hemos reafirmado nuevamente que la aviación colombiana es otra víctima, más de la política neoliberal del anterior Gobierno del doctor Gaviria.

La apertura para enriquecer a los pulpos internacionales que tienen sus tentáculos metidos en todos estos países en ese afán por enriquecer a los bancos, al Banco Mundial en fin. Esa falta de sensibilidad social del Gobierno anterior causó todos estos problemas que estamos viviendo.

Yo no soy Samperista, pero entiendo que el doctor Samper, con un poco más de sensibilidad social, está corrigiendo ese rumbo equívoco del anterior Gobierno y está a la vista el resultado.

Anteriormente la Aeronáutica Civil se manejó por políticos y eso llevó a la situación grave en que se encuentra el enfermo; o recomendado de un político, peor todavía! Y los cargos técnicos evidentemente técnicos de la Aeronáutica Civil se le entregaron a políticos en administraciones anteriores.

Hoy veo que las cosas están mejorando, el doctor Alvaro Cala, ni siquiera se sabe qué orientación política tendrá, es un técnico que fue nada menos que el presidente de Avianca; de manera que es un hombre que conoce el negocio. El General Hernández como General de la República conoce el tema y es una persona honesta que tampoco tiene vínculos políticos de ninguna clase.

Eso me produce cierto optimismo y creo que la cosa está mejorando.

Hace años la entidad más corrompida que tenía Colombia, y ha sido difícil corregir ese título en un País de tantas entidades corrompidas. La entidad más corrompida de Colombia era la Aeronáutica Civil, todos los pilotos tuvimos que sufrir alguna vez los zarpazos de la corrupción, cuando llegábamos a pedir alguna cosa y había que pagar para conseguir lo que la Aeronáutica Civil estaba en la obligación de dar.

Pero bueno, no vamos a llorar sobre lo anterior; hay una propuesta sobre la seguridad aérea muy importante señor Presidente, la seguridad aérea sí que tiene que estar en manos de técnicos y no de políticos.

El Capitán Stefan ha hecho una propuesta muy importante que yo quiero plasmar en una proposición que quiero someter a consideración de la Comisión.

El Capitán Stefan es un piloto muy inteligente, muy inquieto, que ha estado preocupado por la aviación colombiana y en su ocasión cuando era Jefe de seguridad de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles presentó el proyecto que yo quiero revivir en esta Comisión.

Se adjunta texto de la proposición.

Esta sería la proposición señor Presidente que me parece que sería muy benéfica para la aviación colombiana y con la cual la Comisión Segunda de la Cámara podría ayudar en este difícil problema; de manera que para terminar, señores directivos de la Aeronáutica Civil continúen con la labor que están desarrollando de meter a la cárcel a los corruptos y a los zapateros mandarlos a que arreglen los zapatos. Yo creo que la aviación colombiana lograría por fin salir del terrible abismo en que se encuentra en este momento debido a la desenfadada politiquería de administraciones anteriores.

Con la venia de la Presidencia, retoma el uso de la palabra el doctor Manuel Ramiro Velásquez.

Concedo una interpelación al Representante Benjamín Higuita.

Hace uso de la palabra Benjamín Higuita.

Una muy breve interpelación, con la venia del Representante Manuel Ramiro Velásquez, respecto de la proposición del doctor Martínezguerra y sobre, si la Comisión que se va a integrar, esos tres parlamentarios deben ser técnicos o políticos?, Gracias señor Presidente.

Retoma la palabra el doctor Manuel Ramiro Velásquez A.

Deben ser políticos porque todo el que hace política llega al Congreso o sino no llega pues por aquí.

Yo quiero simplemente señor Presidente dejar ante la Secretaría diez requerimientos que se deben tramitar por la Secretaría, como las conclusiones del citante si bien nosotros, aunque no haya quórum nos declaramos en satisfacción de lo que son las intervenciones de las personas citadas en el día de hoy como repetimos en el Debate, como buenos propósitos de enmienda que en término de seis meses vamos a hacerle la evaluación, agradeciendo que nos hayan dado la razón en un alto porcentaje a nuestras inquietudes.

Se adjuntan las conclusiones y Proposiciones presentadas por el Representante Manuel Ramiro Velásquez.

Hace uso de la palabra el señor Presidente.

Como ha concluido el tiempo reglamentario, y no hay quórum para aprobar ningún tipo de proposición, se levanta la sesión y se convoca para el martes a las 12 del día, en que seguramente estaremos discutiendo los últimos proyectos de ley que se encuentran a consideración de la Comisión.

Se levanta la sesión a la 1:40 p.m., del día 29 de noviembre de 1995.

Presidente,

Luis Fernando Duque García

Vicepresidente,

Melquiades Carrizosa A.

Secretario General,

Hugo Alberto Velasco Ramón.

* * *

COMISION SEGUNDA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NUMERO 20 DE 1995

(diciembre 6)

Legislatura 1995-1996 - Primer Período

Sesiones Ordinarias

Asistentes:

Contestaron el llamado a lista los siguientes honorables Representantes:

Tomás Caicedo Huerto

Lázaro Calderón Garrido

Melquiades Carrizosa Amaya

César Augusto Daza Orcasita

Luis Fernando Duque García

Graciela Ortiz de Mora

Franco Salazar Bucheli

Agustín Hernando Valencia Mosquera

Augusto Vidal Perdomo

Basilio Villamizar Trujillo

Octavio Zapata Rodríguez.

Se hicieron presentes durante la sesión los siguientes honorables Representantes:

Nubia Rosa Brand Herrera

Benjamín Higuita Rivera

Octavio Jaramillo Zuluaga

Guillermo Martínezguerra Zambrano

José Maya García

Juan José Silva Haad.

Dejaron de asistir con excusa los siguientes honorables Representantes:

Adolfo Antonio Bula Ramírez

Manuel Ramiro Velásquez Arroyave.

ORDEN DEL DIA

Verificación del quórum

I

Primer debate a los siguientes Proyectos de ley

Proyecto de ley número 22 de 1994 Senado, 058 de 1995 Cámara, por medio de la cual se aprueba el Convenio de Cooperación Técnica y Científica entre la República de Colombia y la República de Chile, suscrito en Santa Fe de Bogotá el 16 de julio de 1991.

Autor: honorable Ministerio de Relaciones Exteriores.

Ponente: honorable Representante *Melquíades Carrizosa Amaya*.

Invitados: doctor *Juan Pablo Lira Bianchi*, Embajador de la República de Chile.

Proyecto de ley número 53 de 1994 Senado, 149 de 1995 Cámara, por la cual se crea la orden Tairona como condecoración insigne que otorgará el Departamento del Magdalena con el propósito de exaltar a nacionales y extranjeros que presten servicios meritorios al departamento, al país y a la humanidad y se dictan otras disposiciones.

Autor: honorable Senador *Hernando Pinedo Vidal*.

Ponente: honorable Representante *Juan José Silva Haad*.

Proyecto de ley número 188 de 1995 Cámara, por la cual se modifica el inciso 1º del artículo 24 de la Ley 191 de 1995.

Autores: honorables Representantes *Nelson Rodolfo Amaya e Isabel Celis Yáñez*.

Ponente: honorable Representante *Melquíades Carrizosa Amaya*.

Proyecto de ley número 120 de 1995 Senado, 205 de 1995 Cámara, por la cual la Nación se asocia a la conmemoración de los 130 años del Municipio de Pensilvania y se ordena financiar unas obras.

Autores: honorables Senadores *Luis Alfonso Hoyos Aristizábal y Víctor Renán Barco López*.

Ponente: honorable Representante *Benjamín Higueta Rivera*.

Proyecto de ley número 218 de 1995 Senado, 116 de 1995 Cámara, por la cual se exalta la vida y obra del poeta Aurelio Arturo y se dictan otras disposiciones.

Autor: honorable Senador *Parmenio Cuéllar Martínez*.

Ponente: honorable Representante *Franco Salazar Buchelli*.

Proyecto de ley número 245 de 1995 Senado, 068 de 1995 Cámara, por medio de la cual la Nación y el Congreso de la República se asocian a la celebración de los 55 años de fundado el Instituto Nacional Técnico Industrial de Soledad, Atlántico, elevándolo a la categoría de institución universitaria o escuela tecnológica.

Autor: honorable Senador *Hernando Gómez Padilla*.

Ponente: honorable Representante *Lázaro Calderón Garrido*.

Proyecto de ley número 155 de 1994 Senado, 146 de 1995 Cámara, por medio de la cual se conceden algunos beneficios a los reservistas del Ejército Nacional.

Autor: honorable Senador *Rodrigo Villalba Mosquera*.

Ponente: honorable Representante *Basilio Villamizar Trujillo*.

Proyecto de ley número 134 de 1994 Senado, 284 de 1995 Cámara, por medio de la cual se aprueba el Convenio entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República del Perú sobre promoción y protección recíproca de inversiones.

Autor: Ministerio de Relaciones Exteriores.

Ponente: honorable Representante *Basilio Villamizar Trujillo*.

Proyecto de ley número 207 de 1995 Senado, 062 de 1995 Cámara, por la cual la Nación se asocia a la celebración de los 220 años de la fundación del Municipio de Corozal, Departamento del Sucre, rinde homenaje a los corozaleros y se ordena la realización de obras de infraestructura.

Autor: honorable Senador *Juan José García Romero*.

Ponente: honorable Representante *César Augusto Daza Orcasita*.

II

Lo que propongan los honorables Representantes

Verificación del quórum

El Secretario informa a la Presidencia que se encuentran presentes en el Salón de Sesiones once (11) honorables Representantes, quórum suficiente para deliberar y para decidir.

I

Se aprobaron en primer debate en votación ordinaria y por unanimidad los proyectos de ley propuestos en el Orden del Día, excepto los siguientes:

Proyecto de ley número 068 de 1995 Cámara, 245 de 1995 Senado, por medio de la cual la Nación y el Congreso de la República se asocian a la celebración de los 55 años de fundado el Instituto Nacional Técnico Industrial de Soledad, Atlántico, elevándolo a la categoría de institución universitaria o escuela tecnológica, el cual fue aplazado.

Proyecto de ley número 188 de 1995 Cámara, por la cual se modifica el inciso 1º del artículo 24 de la Ley 191 de 1994, el cual fue archivado en razón a que su texto está contenido en la Reforma Tributaria.

II

Proposiciones y constancias

Proposición

Solicito comedidamente a los miembros de la Comisión Segunda de la honorable Cámara de Representantes, su apoyo con el fin de requerir del señor Ministro de Relaciones Exteriores, doctor Rodrigo Pardo García-Peña, el nombramiento de un abogado en la Embajada de Colombia en la República de El Salvador, con el propósito de dar asistencia jurídica a veinte (20) colombianos detenidos en las cárceles de su capital San Salvador.

Presentada por el honorable Representante,

Juan José Silva Haad.

Proposición

Cítese al señor Registrador Nacional de Estado Civil, para que en la sesión del 27 de marzo de 1996 responda al siguiente cuestionario:

1. Sírvase manifestar la designación "moreno", moreno oscuro, moreno claro y trigueño para designar el color de los nacionales colombianos en la cédula de ciudadanía, ¿qué significado tiene para esa dependencia o qué connotación jurídica se puede derivar con relación a las razas?

2. Si históricamente se enseña en nuestros planteles educativos que los aborígenes (indígenas) fueron los originarios pobladores de este territorio hoy llamado Colombia, los españoles (blancos) fueron los conquistadores y los negros o (afrocolombianos) fueron traídos secuestrados a estas tierras y todos sus descendientes son los pobladores de nuestra patria; ¿por qué la Registraduría Nacional del Estado Civil, para los dos (2) primeros utiliza su auténtica denominación y para los negros o mulatos utiliza la denominación moreno?

3. Dentro de las cédulas de ciudadanía y tarjetas de identidad vigentes a la fecha ¿cuántas tienen la denominación moreno, moreno oscuro y moreno claro? Especificar:

- Cuántas tienen la denominación blanco;
- Cuántas tienen la denominación trigueño;
- Cuántas tienen la denominación indígena.

4. Transmítase la citada sesión por la Televisión Nacional, para lo cual la Secretaría de la Comisión hará las gestiones pertinentes.

Presentada por el honorable Representante,

Agustín Hernando Valencia Mosquera.

Proposición

La Comisión de Relaciones Exteriores y Defensa Nacional de la honorable Cámara de Representantes de la República de Colombia, se encuentra complacida con la visita que efectuará una Comisión del Parlamento de la República de Kuwait en el mes de febrero de 1996, que permitirá el intercambio de las experiencias que en materia legislativa se desarrollan en las dos naciones.

Presentada por los honorables Representantes, *Luis Fernando Duque*

Benjamín Higueta Rivera.

Agotado el Orden del Día, se levanta la sesión a las 11:55 a.m.

El Presidente,

Luis Fernando Duque García.

El Vicepresidente,

Melquíades Carrizosa Amaya.

El Secretario General,

Hugo Alberto Velasco Ramón.

COMISION SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE ACTA NUMERO 021 DE 1995

(diciembre 12)

Legislatura 1995-1996 - Primer Período
Sesiones Ordinarias

Asistentes:

Contestaron el llamado a lista los siguientes honorables Representantes:

Tomás Caicedo Huerto

Melquíades Carrizosa Amaya

César Augusto Daza Orcasita

Benjamín Higuera Rivera
Octavio Jaramillo Zuluaga
Juan José Silva Haad

Manuel Ramiro Velásquez Arroyave.

Hicieron presencia en el transcurso de la sesión los siguientes honorables Representantes:

Nubia Rosa Brand Herrera

Guillermo Martínezguerra Zambrano

José Maya García

Franco Salazar Buchelli

Agustín Valencia Mosquera

Basilio Villamizar Trujillo.

Dejaron de asistir con excusa los siguientes honorables Representantes:

Adolfo Antonio Bula Ramírez

Lázaro Calderón Garrido

Luis Fernando Duque García

Octavio Zapata Rodríguez.

ORDEN DEL DIA

I

Citación al señor Ministro de Justicia y del Derecho, doctor *Néstor Humberto Martínez Neira*; Procurador General de la Nación, doctor *Orlando Vásquez Velásquez*; Defensor del Pueblo, doctor *Jaime Córdoba Triviño*; Director del Inpec, Coronel *Norberto Peláez Restrepo*.

Promotor: honorable Representante *Benjamín Higuera Rivera*.

Proposición: número 026, octubre 11 de 1995.

Tema: Sistema carcelario.

II

Lo que propongan los honorables Representantes y altos funcionarios del Estado

Desarrollo

Proposición

Cítese para el día y hora que la Mesa Directiva de la honorable Comisión Segunda Constitucional señale, al Ministro de Justicia y del Derecho, al Director del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, al señor Defensor del Pueblo y al señor Procurador General de la Nación; a fin de responder los siguientes cuestionarios:

Al señor Ministro de Justicia y del Derecho:

1. En respuesta a la Proposición número 035 del presente año aprobado por esta misma comisión a la pregunta de si consideraba el señor Ministro que las medidas tomadas en ocasión de la emergencia penitenciaria eran compatibles con las políticas carcelarias y penitenciarias señaladas en el Plan de Desarrollo, a la letra dice:

“Están dirigidas al mejoramiento de las condiciones de detención y el cumplimiento de condenas, por ello están encuadradas dentro de la política gubernamental de garantizar la efectividad del sistema penitenciario y carcelario, ofreciendo las condiciones de seguridad, igualdad y tratamiento que mejoren la calidad del servicio.”

Transcurridos ocho (8) meses de la declaración de la emergencia penitenciaria y carcelaria, ¿cuáles son sus resultados al tenor de los términos expresados en la respuesta citada? o si por el contrario sólo tendría referencia al mejoramiento de las condiciones subjetivas de seguridad de los centros de reclusión y no “al mejoramiento de la calidad del servicio”?

2. En el documento “justicia para la gente” publicado por su Ministerio en el mes de marzo del presente año, sobre políticas a desarrollar en referencia a los derechos del menor infractor y contraventor, se anuncian programas para mejorar el derecho a la defensa, como el modificar el sistema vigente de defensoría de menores a través de un proyecto de ley de acceso a la justicia; la constitución de los equipos interdisciplinarios de los jueces de menores contemplados en el Código actual; la creación de la segunda instancia especializada en menores; el establecimiento de programas en coordinación con el ICBF de alternativas no institucionales para el cumplimiento de las medidas de reeducación o aquellas de poner en marcha con el Ministerio de Educación Nacional de un sistema alternativo de educación para el menor infractor.

¿Cuáles son los resultados y avances de estos programas anunciados?

3. En respuesta de su despacho y a propósito de un documento que me permití remitirle sobre el “Programa Nacional de Infraestructura Carcelaria” de la Secretaría de Gobernación de la República Federal de México, se informa que adelantaban un trabajo conjunto con Planeación Nacional, el Ministerio de Hacienda y el Inpec en la elaboración de un estudio sobre propuestas para el mejoramiento del Sistema Penitenciario y Carcelario, bajo el sistema “Build, léase and transfer”. De igual manera, en el documento “Justicia para la gente” se manifiesta que es propósito del Gobierno emprender la construcción de nuevos establecimientos carcelarios a través de este sistema y que la administración determinaría dentro del marco legal de la Ley 80 de 1993 y las necesidades y medios de que disponga, el procedimiento contractual a seguir.

A la fecha la Comisión Especial creada para la evaluación de las diferentes alternativas de construcción de complejos carcelarios en Bogotá y Antioquia, y en particular la viabilidad de la contratación a través del sistema de Fiducia, ¿qué recomendaciones presentó?

Al Director del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario:

De la lectura del documento “Justicia para la gente” y del Plan Nacional de Desarrollo “El Salto Social” se prevén toda una serie de políticas y programas para el desarrollo y el fortalecimiento institucional del Inpec para el período 1995/1998. Entre ellos preguntaría por lo siguiente:

1. ¿Cuáles son los resultados del programa contra el hacinamiento en las penitenciarias y cárceles del país, desarrollado hasta el presente?

2. Durante el presente año se ha implementado el programa para un sistema de tratamiento progresivo de condenados. ¿Cuáles son los resultados obtenidos hasta ahora?

3. Si es reconocido como uno de los mayores problemas del Inpec la debilidad institucional, ¿cuáles son los programas administrativos y de planeación implementados para superar dicha debilidad?

4. Buena parte de las medidas adoptadas por el Inpec como resultado de la declaratoria de emergencia carcelaria y penitenciaria han sido dirigidas al manejo del personal. Así se reconoce otra debilidad del Inpec como lo es la calidad del recurso humano formado en la escuela penitencia-

ria carcelaria. ¿Cuáles son los resultados de los programas desarrollados para superar esta debilidad institucional?

5. Se han implementado a la luz de la declaratoria de emergencia penitenciaria y carcelaria toda una serie de medidas para garantizar la seguridad interna y externa de los establecimientos carcelarios. ¿Cuáles son sus resultados? ¿Cuántos procesos disciplinarios se han instaurado y cuántos internos han sido sancionados a la fecha y por qué causa?

Al señor Defensor del Pueblo:

1. La dependencia a su cargo estaba adelantando un estudio sobre algunas variables que permitieran medir la situación del respeto a la dignidad humana, en los establecimientos carcelarios del país. A qué conclusiones ha llegado la Defensoría del Pueblo sobre esta problemática carcelaria?

2. A partir de la expedición del código del menor en 1989, la sociedad colombiana siente que hace carrera la utilización del menor de edad para la comisión de delitos, amparados en una supuesta impunidad. A qué conclusiones sobre el tratamiento de privación de la libertad e índices delincuenciales en menores de edad ha llegado la Defensoría del Pueblo?

Al señor Procurador General de la Nación:

1. Es reconocida como una de las causas del hacinamiento carcelario el retraso en la decisión judicial sobre la situación jurídica de los inculcados. ¿Tiene el Ministerio Público una estadística al respecto en los principales centros carcelarios del país?

2. ¿Qué procedimientos recomendaría la Procuraduría General a fin de enmendar o precisar procedimientos legales que permitieran facilitar y descongestionar los centros de reclusión?

3. ¿Qué precisiones podría hacer el Ministerio Público a la problemática del menor infractor o contraventor, frente a los criterios para la aplicación de la privación de su libertad, establecidos en el artículo 209 del código del menor?

Sometida a discusión, es aprobada por la Comisión.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Manuel Ramiro Velásquez Arroyave:

Si la Presidencia me autoriza, mientras van llegando los colegas, quiero presentar cuatro constancias.

Una constancia (anexo 1) tiene que ver con una proposición de la plenaria de la asamblea del Departamento del Cesar, que yo querría que se llevara a la secretaría para que se le diera lectura.

Simplemente para que la dejemos como constancia y le vayamos haciendo el seguimiento a todos los temas que tienen que ver con esta problemática que a veces se suscita aquí la discusión y luego el Gobierno Nacional es totalmente ausente a ese seguimiento que nosotros le exigimos.

Señor Presidente, yo querría que la Comisión tomara atenta nota de esta proposición de la asamblea del departamento del Cesar y constancia nuestra en el momento, para que se consideren como una petición oficial de este parlamentario a la mesa directiva para que a partir del reinicio de actividades en el mes de marzo quienes fuimos los ponentes de la ley de fronteras, y que de esto tome nota la secretaria, la Mesa Directiva nos convoque

y hagamos una evaluación - doctor Benjamín Higueta a pesar de que usted esté hoy en otro debate-, quienes fuimos ponentes de la ley de fronteras a lo que se discutió durante un año, con el Ministro Hommes y ahora con el Ministro Perry, lo que fue el compromiso del Gobierno cuando nosotros lo liberamos del listado inicial que había de municipios a tener en cuenta para que en su momento a partir del mes de marzo, la Comisión de fronteras realmente de acuerdo con la Comisión Segunda le haga los requerimientos oficiales al Gobierno Nacional para que en la reglamentación haga los ajustes pertinentes y si no para que tengamos una iniciativa parlamentaria que haga los ajustes a que haya lugar.

Hace uso de la palabra el señor Presidente:

Se deja la constancia. Entonces le pido al doctor Manuel Ramiro Velásquez que presente una citación de una vez, que yo creo que llevaría la firma de todos nosotros, para adelantar el debate del desarrollo de la ley de fronteras, porque muy claramente queda establecido que los problemas que se han suscitado con los municipios fronterizos no se debe a la ley de fronteras; que aquí aprobamos con todo juicio, sino que se debe al desarrollo que a través de los decretos adelantó el Gobierno Nacional; ustedes recuerdan que hace quince (15) días estábamos tratando de hacer un ajuste para mantener la posibilidad de internación de vehículos en algunos sectores del país que ya habían hecho una propuesta.

Eso se resolvió a través de una reforma tributaria, como ya lo habíamos dicho en la sesión anterior, pero ese es un caso y parece que son muchos los que se nos presentan. De tal manera que ese debate que usted plantea Representante, yo le solicitaría que de una vez hoy lo dejáramos aprobado, para que quienes se sientan afectados, sepan que el Parlamento y la Comisión segunda específicamente están dando una respuesta a la inquietud que ellos tienen.

Con la venia de la Presidencia continúa con el uso de la palabra el honorable Representante Manuel Ramiro Velásquez Arroyave:

Perfecto, yo la redacto señor Presidente y cuando haya quórum usted la somete señor Presidente, si le parece viable.

Tengo otra constancia (Anexo 2), que tiene que ver con un debate que se hizo aquí propiciado por la Comisión, a raíz de la iniciativa del Representante Martínezguerra.

Ante la disyuntiva de la interpretación jurídica, con respecto a la famosa Ley 4ª de 1992, acerca de la escala salarial y cuáles eran los parámetros sobre los cuales debía moverse el Gobierno Nacional, su compromiso que ya tenía desde 1993 año por año para ir incrementando hasta un 100 por ciento la escala salarial de las Fuerzas Armadas. Con el señor Ministro de Defensa aquí presente aprobamos una proposición que él, y no había que requerirle, tomó nota y lo aceptó y sin embargo la secretaria le envió por requerimiento nuestro una vez más una nota a él y al Ministro de Hacienda con copia de la proposición que aquí se aprobó, donde se decía: solicítase a los Ministros de Hacienda y Defensa Nacional consultar ante el Consejo de Estado los alcances de la Ley 4ª de 1992 sobre la obligatoriedad de aprobar en enero de 1996 la última partida base de la nivelación

salarial de las Fuerzas Militares en retiro y en ejercicio, hasta completar el cien por ciento proyectado; presentada por Manuel Ramiro Velásquez y aprobada por unanimidad. Y sin embargo, luego de que en noviembre 1º fue aprobada, el Ministro se comprometió, en noviembre 20 el señor Secretario de la Comisión, el doctor Hugo Velasco Ramón, requirió al señor Ministro de Defensa y al señor Ministro de Hacienda, para que nos informase y que nos den una copia siquiera de cuál fue el requerimiento que a través del Ejecutivo debía hacerse, aceptado por el Ministro.

Nosotros los Parlamentarios no podemos hacer este tipo de consultas al Consejo de Estado, sino que es el Ejecutivo; el Ministro de Defensa se comprometió a hacer la consulta el 1º de noviembre, el 20 de noviembre lo quiere el señor Secretario de la Comisión y estamos hoy a 12 de diciembre y no tenemos respuesta.

Quiero hacer aquí dejación de esta constancia y de mi clara protesta, porque no nos responden de acuerdo al reglamento, y señor Presidente que la Comisión se haga respetar.

Tercera constancia (Anexo 3) hicimos aquí un debate respecto a *Pestolú*, se llevó a cabo la designación de una comisión conjunta del IFI y la Comisión Segunda nombró algunos emisarios; esa Comisión de la cual hago parte recibió del señor Director del IFI, un informe parcial por escrito y otro verbal que enseguida lo enunció.

En nombre de la Comisión que aquí se nombró, para que se entienda que los debates van en serio y ante la propuesta que le hicimos nosotros al Director del IFI, de que estos barcos debían ser vendidos con el visto bueno de la Embajada japonesa y luego de ser vendidos se estableciera un fondo especial para los pescadores de la zona.

A esta constancia quiero adicionar, señor Presidente y honorables Parlamentarios, que la semana pasada en forma personal, el señor Presidente del IFI me comunicó que había un borrador de acuerdo, ya al final, para que las partes involucradas, para efecto de que la Embajada ya finalmente le concedió autorización; lo quieren hacer en forma discreta para no involucrar de pronto a otros países que el día de mañana, quieran hacer lo mismo con donaciones que tengan desvíos como ésta y que va en buen camino. Ya hay venta de 16 motonaves, que ya están conformando el Fondo Especial de Pescadores para la Zona de Tolú, como lo habíamos hablado.

Este es el informe de la Comisión de Seguimiento de que habíamos hablado. Este informe lo quiero compartir con varios compañeros de la Comisión.

Recuerdan que aquí solicitamos al Ministerio de Hacienda que en la reforma tributaria tuviera en cuenta empresas como Satena, que tuvieran algunos desplazamientos para transporte de carga y pasajeros, en zonas marginadas de Colombia, incluyendo los territorios nacionales como apoyo social al transporte, por cuanto si estas empresas no tenían un tratamiento especial se quiebran y después las empresas comerciales no tienen ninguna forma de prestar el transporte que nosotros decimos social, en tal forma redactamos una proposición en plenaria:

Artículo nuevo para la reforma tributaria.
"Facúltase al Gobierno Nacional para establecer los estímulos fiscales que permitan la operatividad de las aerolíneas de pasajeros y de carga, que realicen el transporte de apoyo social a las zonas marginadas de Colombia, incluyendo los nuevos departamentos".

Entonces esta proposición facultando al Gobierno Nacional en lo que acabo de leer, teniendo en cuenta la empresa estatal Satena y otros similares, que en su evaluación requieran este tipo de subsidio o estímulo. Firmada por nuestros compañeros de la Cámara y de la Comisión, doctores: Graciela Ortiz de Mora, Benjamín Higueta, Franco Salazar Buchelli, Luis Fernando Duque García, Gabriel Zapata, Eliseo Ramírez, Juan José Ardila, Augusto Vidal Perdomo, Oscar López Cadavid, Octavio Jaramillo.

Fue aprobada en plenaria como parte del compromiso y del seguimiento que nosotros hacemos con los Ministros, para que los Ministros no se comprometan verbalmente aquí; porque si bien al señor Ministro de Hacienda, esta proposición le fue pasada por Secretaría después de la sesión, nunca él tuvo oportunidad de ponerle cuidado, ni pararnos bolas como decimos los paisas, o sea que lo dejamos también como una constancia más, para exigirle al Gobierno Nacional, que cumpla lo aquí prometido en cada uno de los debates.

Adiciono por otro lado (Anexo 4), unos comunicados a la Cancillería, por parte de la Procuraduría, respecto de lo que ya leímos de la Asamblea del Cesar en cuanto a lo que son, algunos cumplimientos de lo acordado aquí; además de la región del Perijá que yo creo que no lo vamos a leer. Y por otro lado una proposición que aquí aprobamos en el debate sobre monumentos nacionales, solicitándole al Ministerio de Transporte, al Instituto Nacional de Vías, a Colcultura de conformar un equipo de asesores para que presentasen ante la Comisión Segunda de la Cámara, un proyecto de ley que realmente integre la política del Gobierno Nacional sobre monumentos nacionales, etc., por aquello de que cada una de las dependencias están actuando en una forma muy independiente y los monumentos nacionales, si bien tienen una mínima apropiación presupuestal, están siendo desolados y algunos están siendo escamoteados en cada una de sus riquezas culturales. En tal forma requerimos a la Secretaría General de la Comisión Segunda, que también le solicite a estas entidades, que para las sesiones de marzo, nos tengan una propuesta y voy a leer de una vez la proposición que aprobamos con respecto a la ley de fronteras en la sesión anterior, pero que la vamos a actualizar para la citación del mes de marzo y que dice así: cítese para el miércoles de la segunda semana del mes de mayo del 96 a partir de las 9:00 a.m., en la Comisión Segunda, al Ministro de Relaciones Exteriores, al Ministro de Hacienda, al Director de Planeación, al Secretario General de la Presidencia, al Ministro del Interior, en defecto del Secretario General de la Presidencia, al nuevo Consejero para Fronteras, para que informen detalladamente los alcances y acciones gubernamentales objetos de los decretos de reglamentación de la Ley de fronteras; hasta el último día del mes de marzo los Parlamentarios de la Comisión Segunda podrán ampliar el cuestionario y citar a otros funcionarios incluyendo a gober-

nadores y alcaldes de las zonas de fronteras, como usted lo anuncia, señor Presidente, y de pronto los demás colegas también lo quieren firmar.

Hace uso de la palabra el señor Presidente:

Dejamos las constancias que usted ha solicitado en el día de hoy, solicitamos a la Secretaría General tomar las medidas sobre los puntos que usted también pidió.

Someto a consideración la proposición que ha sido leída, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada. ¿Aprueba la Comisión la proposición? Es aprobada por unanimidad.

El Presidente pide a la Secretaría informar a la Comisión cuáles funcionarios citados se encuentran en el recinto.

El Secretario informa que se encuentran presentes, el señor Ministro de Justicia, doctor Humberto Martínez Neira y el señor Coronel Norberto Peláez Restrepo, Director del Inpec.

El Presidente agradece al señor Ministro y al Director del Inpec su presencia en la citación, y le concede el uso de la palabra al doctor Benjamín Higueta y posteriormente lo hará el señor Ministro de Justicia y el Director del Inpec.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el honorable Representante Benjamín Higueta Rivera:

Quisiera que por Secretaría se me informe, si el señor Procurador y el señor Defensor del Pueblo, han enviado alguna excusa por escrito, explicando su inasistencia a este debate.

El Secretario informa que el señor Defensor del Pueblo envió excusa.

El señor Procurador delegó al doctor Orlando Solano, Viceprocurador, quien aún no ha llegado.

Continúa con el uso de la palabra el honorable Representante Benjamín Higueta Rivera:

En el evento de no presentarse ningún funcionario de la Procuraduría, solicito que por la Mesa Directiva se envíe una nota formal de protesta por este desacato a la citación hecha por la Comisión Segunda de la Cámara, señor Presidente.

Hace uso de la palabra el señor Presidente:

Lo estaremos haciendo, señor Representante, con mucho gusto.

Continúa con la venia de la Presidencia con el uso de la palabra el honorable Representante Benjamín Higueta Rivera:

Muchas gracias, señor Presidente. Ha sido una permanente preocupación de la Comisión Segunda y del suscrito, desde que llegué al Congreso de la República, los temas que tienen que ver con la justicia y los temas que tienen que ver con el sistema carcelario en nuestro país, y esa preocupación se ha materializado en varios debates que se han adelantado en esta célula legislativa, debates que tuvieron en ocasión pasada a la presencia de los anteriores Ministros de Justicia quienes hicieron anuncios alentadores a esta Comisión, al Congreso y a la opinión, acerca de algunas tareas que estarían implementando el Ministerio de Justicia en orden a resolver las difíciles circunstancias carcelarias existentes en el país, pero todo ha sido un cantico de sirenas. entonces agotando ya en las postrimerías del año 95, observamos todavía cómo

en el país, nuestro sistema carcelario sigue afrontando deficiencias dramáticas que vamos a poder analizar en la tarde de hoy. Yo diría que con una gran holgura en la medida en que se nos ha anunciado que la plenaria de la Cámara ha sido cancelada en la tarde de hoy, cosa que ojalá podamos ratificar más adelante, para que ojalá en este debate, el Gobierno fundamentalmente pueda anunciar que tiene una firme voluntad, pues, de resolver la dramática situación de los reclusos que hay en el país y que vamos a poder percibir inicialmente de un video que yo quiero mostrarle a los compañeros de la Comisión Segunda, al señor Ministro de Justicia y al señor Director del Inpec, para que ojalá nos sensibilicemos mucho más sobre este tema y busquemos con urgencia dinamizar las decisiones que sean indispensables para que resolvamos este difícil problema del sistema carcelario en el país. Esta no es una afirmación mía, el mismo Ministro de Justicia en el documento Conpes de julio de este año así lo manifiesta, hace confesión de parte.

Dice textualmente, que en el país no ha existido una política carcelaria y penitenciaria dirigida hacia la administración formal de la pena, el tratamiento resocializador, el manejo del hábitat y el control de la seguridad. El sistema penitenciario se manejó con diferentes criterios para atender los problemas que se presentaban, los cuales se solucionaban de manera coyuntural y las posibilidades de inversiones se determinaban en una planeación de largo plazo, es decir, hay confesión de parte del Gobierno sobre que no existe una verdadera política carcelaria y únicamente a través de este documento presentado al Conpes, presentado en julio del presente año, se hace un verdadero diagnóstico de lo que es la situación carcelaria del país y se hacen una serie de anuncios en el sentido de tratar de corregir de implementar unas políticas para corregir todas estas series de falencias y deficiencias en nuestro sistema carcelario y en las políticas penitenciarias del país.

Entonces yo a manera de ilustración me voy a permitir, señor Presidente, con su venia, mostrar un video que tiene una duración de quince a veinte minutos, y luego seguiré con el curso de mi intervención, para que finalmente los funcionarios del Gobierno a quienes les agradezco de verdad haber atendido esta invitación; realmente el señor Coronel Director del Inpec la atendió de manera oportuna. Entendemos las razones por las cuales el señor Ministro de Justicia llegó un poco tarde, pero ojalá este debate sirva para que saquemos unas conclusiones importantes y ojalá Gobierno y Congreso, cogidos de la mano podamos resolver entonces este problema carcelario del país del sistema penitenciario; de manera que yo le ruego que observemos muy detenidamente este video. Este es un trabajo hecho por los estudiantes de la Universidad de Antioquia, que recoge algunos aspectos de las cárceles de Bellavista y de la Penitenciaría de Acacias y una vez termine el video, usted señor Presidente me permite continuar con la palabra.

Hago la advertencia de que algunas de las situaciones que allí fueron denunciadas, sobre todo la que tiene que ver con la Cárcel de Bellavista, ya fueron debidamente corregidas.

Presentación del video...

Bueno... quisiera aclarar varias cosas, señor Presidente en honor a la verdad. Una es que realmente la situación que hoy padecen las cárceles colombianas, no son culpa de este gobierno ni del actual Director de Inpec.

En el mismo documento Conpes lo afirma el señor Ministro de la Justicia de que el Inpec recibió una pesada herencia que no le ha permitido hasta el momento, pese a las buenas intenciones que tiene este Gobierno por entrar a solucionar de una manera vigorosa esta problemática, ese pesado fardo que le dejaron administraciones anteriores, no ha podido todavía ser, producir resultados concretos. En cuanto a la gestión que ha adelantado el Ministerio de Justicia y el señor Director del Inpec, y también quiero aclarar que tuvimos oportunidad los Parlamentarios de Antioquia de asistir a la Cárcel Nacional de Bellavista, la Cárcel de San Quintín y la Cárcel del Buen Pastor de Mujeres y encontramos que realmente el trabajo que se realiza en la Cárcel del Buen Pastor, es un trabajo que ojalá sirva de ejemplo como de resocialización para todo el país. Vale la pena pensar que las personas conozcan realmente lo que allí se viene desarrollando, me parece que es un trabajo interesante, que ojalá, vuelvo y repito, se tomara como modelo.

En la Cárcel de Bellavista vale la pena resaltar que pese a la situación de hacinamiento, que es dramática, porque esa es una cárcel que fue pensada para albergar 1.500 personas y en el momento en que nosotros la visitamos, había 3.756, con una tendencia demasiado creciente y en ascenso. Encontramos como positivo el hecho de que en el último año, en los últimos 18 meses, perdón, no se había presentado allí ninguna muerte violenta en la Cárcel de Bellavista y hablamos con muchos de los reclusos y los reclusos nos manifestaron la angustia que tenían de que pudieran ser trasladados a otras cárceles, es decir, preferirían vivir en la situación de hacinamiento, allí en la Cárcel de Bellavista, a ser trasladados a otras cárceles. De manera que esas son nuevas situaciones que hay que abonar.

No sé si los otros Parlamentarios que les tocó visitar las cárceles, bien sea de Bogotá o de otras ciudades del país... Con respecto a esta situación quería hacer una aclaración en ese sentido, vamos a hablar entonces de la actual infraestructura carcelaria del país; es una infraestructura carcelaria obsoleta, mal diseñada. En el mismo informe del señor Ministro de Justicia, se habla de cómo y por ejemplo, en materia de infraestructura carcelaria el 50% de las construcciones carcelarias y penitenciarias, presentan un alto índice de envejecimiento y deterioro; el 54% de los establecimientos funcionan en edificaciones de más de 50 años, 37 establecimientos tienen más de 80 años de existencia. Hay falta de espacio común, la imposibilidad de creación de talleres, de áreas educativas, ubicadas en lugares impropios y nada motivadoras, dormitorios colectivos, etc..., son el común denominador de la infraestructura carcelaria, dificultando la prestación de los servicios que como oferta de la resocialización y la reinserción, son garantizados por la legislación y la razón de ser del sistema penitenciario; es decir, el país está necesitando con urgencia una política de construcción y remodelación de verdaderos centros penitenciarios con unos modernos dise-

ños, que permitan adelantar allí una verdadera política de resocialización.

Yo por eso me permití enviarle al señor Ministro de Justicia y el Derecho, a raíz de la visita que tuvimos en algunos países de Centroamérica, enviarle algunas propuestas sobre, por ejemplo, cómo funciona en México esa infraestructura carcelaria, le da a uno envidia presenciar, en la parte final de un informe que les presenté hay una fotocopia de una de las cárceles; presenciar cómo por ejemplo, en México, hay construcciones de esa naturaleza, y yo les voy a pasar este cuaderno a los señores de la Comisión Segunda, para que se permitan apreciar cómo son unas verdaderas arquitecturas, pensadas y diseñadas para centros penitenciarios, donde se puedan adelantar verdaderas políticas de resocialización, porque es que nosotros tenemos que buscar de una vez la definición de qué es lo que queremos cuando una persona se pone al margen de la ley, si lo que queremos es vengarnos de ella, si el ánimo que nos mueve es el ánimo de venganza, pues están muy bien los actuales centros carcelarios que hay en el país, pero si lo que queremos es justicia hay que pensar en unas cárceles totalmente diferentes.

A mí me gustaría mucho que el señor Ministro de Justicia reafirmara ahora en su intervención verdaderamente cómo es que se está pensando financiar una ampliación de la infraestructura carcelaria en nuestro país, y ver si ello, si esa infraestructura carcelaria va a estar pensada de acuerdo con modernos diseños arquitectónicos, o vamos a seguir pensando en esos viejos centros de reclusión, con arquitectos pensando únicamente en recibir allí, locos u otros tipos de población, o más con un pensamiento de venganza que son un pensamiento de justicia; de manera que yo le quisiera repetir nuevamente al Ministro de Justicia que ese modelo mexicano, ese modelo de las cárceles españolas pudiéramos nosotros tenerlos y decirle a la opinión pública que vamos a estar pensando en mejorar esos diseños y esa arquitectura.

No hay una verdadera política de resocialización, lo dice también el señor Ministro de Justicia; el 86% de la población carcelaria en nuestro país, es población reincidente y esa reincidencia obedece a que realmente allí, en esas cárceles, se está llevando a las personas para volverlas un experto en el crimen, para seguirlo preparando en escuela del crimen y no para pensar, en que una vez completada la pena, pueda buscar realmente la resocialización; las personas salen de allí sin aprender ningún nuevo arte y claro el mercado laboral no lo recibe porque quedan estigmatizados de por vida, entonces esas personas cuando salen sin un nuevo conocimiento, sin una nueva preparación, pues fácilmente vuelven a caer otra vez en actividades criminales, en conductas criminales; no hay una definición jurídica pronta de la justicia, los jueces nuestros principalmente los jueces sin rostro, esos que se han ganado la animadversión del Congreso, esos jueces regionales no fallan de una manera oportuna, no resuelven dentro de los términos, y hay una crisis, una deficiencia abismable en materia de jueces de ejecución de penas, fueron creados en este país para ver cuándo la persona condenada había cumplido una parte de la pena y había demostrado una verdadera, un verdadero proceso de resocialización para que los jueces de

penas tuvieran la oportunidad de analizar el caso de estas personas condenadas y pudieran tener derecho a la libertad condicional en algunos casos; pero en el caso por ejemplo de Antioquia, había hasta hace dos meses apenas un juez de ejecución de penas y en el país hay solamente 13 jueces de ejecución de penas, para una población carcelaria cercana a las 30.000 personas; entonces las solicitudes a los jueces de ejecución de penas, son resueltas casi que en un formulario standard por los jueces, que no envían ni a los sociólogos ni a los trabajadores sociales para verificar que, realmente la persona condenada, sea una persona que está ya en condiciones de poder ser nuevamente entregada a la sociedad civil, de poder concederle la libertad, o simplemente se la niegan, de manera matemática porque tienen la imposibilidad de hacer la visita personal y de verificar realmente que esa persona ya cumplió suficientemente con la privación de la libertad, durante determinado tiempo cumplido con el cometido de la pena.

Trece jueces de ejecución de penas, para una población carcelaria de 30.000 personas, donde también, de acuerdo con cifras del mismo Ministro de Justicia, únicamente hay una población condenada del orden del 43%, o sea, hay una población carcelaria sindicada del orden del 57% en todo el país. Yo diría que a los jueces, nosotros también les tenemos que pegar lo mismo que a la administración de justicia, un jalón de orejas.

Jueces carceleros que disfrutan teniendo allí privados de la libertad a las personas, sumado a esto a esa especie de enjundio que creó la constituyente, con una Fiscalía metida dentro del sistema jurisdiccional de nuestro país, una Fiscalía que en el resto del mundo funciona recopilando, investigando y recopilando pruebas para acusar y poder detener, y en el país dotada de una manera apresurada y loca y eso es lo que nos tiene sumidos en esta anarquía en este país, dotada con instrumentos incluso para poder detener, es decir, primero detiene y luego investiga, ciñéndose a una larga cadena de hechos que están haciendo, pues, sigan incrementando su número de habitantes y que sumado eso a la criminalización de nuevas conductas (es una crítica que yo hago a este Gobierno que está tratando de incrementar las penas en una ausencia total de una política criminal, tratando de criminalizar nuevas conductas y de aumentar penas en otros casos, en un verdadero desorden, en lo que constituye una verdadera política criminal en una sociedad moderna).

He oído anuncios por ahí de que ya va a funcionar esa comisión de política criminal, ojalá ella trabaje de una manera rápida a ver si dejamos de presentar dentro de los proyectos de comoción el tratar de sancionar como por seis años, conductas como por ejemplo el ingreso de un celular a una cárcel casi poniendo este tipo de conductas de una manera más punible que cualquier violación sexual a un menor de edad, en un verdadero desorden que yo no alcanzo a entender ni a comprender de manera que a los jueces también hay que hacerles un llamado para que eviten esa mentalidad carcelera y procuren ojalá resolver dentro de los términos oportunos la situación de las personas que se encuentran vinculadas a procesos penales.

En el documento Conpes se nos habla entonces por parte del señor Ministro de que se va a abordar

el tema entonces con varias políticas, con varias propuestas; yo quisiera, entonces que el Ministro nos respondiera en su intervención sobre cómo va, lo mismo que el señor Director del Inpec, porque en el cuestionario está reflejado ese tipo de interrogante; en qué va el sistema de tratamiento progresivo, el tratamiento de sistema progresivo para ilustración de nuestros compañeros consiste en poner en funcionamiento un tratamiento especial que parte de un diagnóstico y clasificación de los internos que son condenados para su ubicación por fases de acuerdo al grado de resocialización observado en el interno, y está integrado por las fases de observación, diagnóstico y clasificación del interno, período cerrado de alta seguridad, período semiabierto de mediana seguridad, mínima seguridad, o período abierto y de confianza que coincidiera con la libertad condicional. Esos son una muy buena propuesta que contaba con recursos para el 94, con una muy buena propuesta que contaba con recursos para el 94, con recursos, perdón, de 2.195 millones de 1994 para el cuatrienio 1995-1998 y dice el Ministro que ese programa se inició ahora en 1995. Quisiéramos saber los resultados concretos hasta el momento perceptibles de este tipo de política lo mismo que el programa nacional de microempresas carcelarias, el programa de comercialización de los productos carcelarios, la prevención integral de la drogadicción en los centros de reclusión, el fortalecimiento de la educación, la atención básica a la familia de internos condenados, el programa de servicios de salud integral, el programa de hacinamiento; es decir, que nos cuente un poco y le cuente a la Comisión en qué van todas estas propuestas que fueron formuladas en el documento Conpes y también se propone allí que va a haber una comisión de seguimiento, que va a haber una presentación semestral de cada una de estas políticas.

Yo quisiera también que el señor Director del Inpec nos explicara también los alcances de los decretos de emergencia carcelaria, de los decretos de comoción que están ahora siendo estudiados por las comisiones de Senado y Cámara, para que viéramos los alcances de dichos decretos, porque a mí me parece que allí se está creando una serie de restricciones y creo yo que se está violentando una serie de derechos humanos de los reclusos, y se está atentando en materia de requisa, se está atentando contra familiares y amigos de las personas que van a visitar a los reclusos.

Es una situación verdaderamente de ignominia, allí tuvimos la oportunidad de ver cómo a las personas se las requisa totalmente desnudas en presencia de otras personas, como las requisas por ejemplo a las mujeres, y lo denunció en su informe el señor Defensor del Pueblo, son requisas que atentan contra todo tipo de dignidad; yo no sé porque no se han acogido por parte del Gobierno modernas técnicas donde se utilicen instrumentos que son menos ofensivos de la dignidad humana, en esos centros carcelarios; ¿por qué no se utilizan máquinas que detecten la posibilidad de que se porten armas o que se porten otro tipo de elementos que no son permitidos ingresar a las cárceles o que se utilicen perros amaestrados? ¿Por qué no utilizamos otro tipo de elementos? ¿Para qué llegar a ese tipo de indignidad de la requisa anal o de la requisa vaginal para humillar a las personas, para humillar a los mismos reclusos? Es que me

parece, esta foto es de este año, yo tuve oportunidad de mostrarla en el curso de un debate que se adelantó también aquí en la Comisión Segunda; esto no es digno, esto lo vimos en las cárceles de Panamá, yo no creo que sea de recibo que ese tipo de conductas las estemos haciendo todavía en nuestras cárceles colombianas y ese tipo de decretos de emergencia sirven para humillar al recluso, para tratarlo como a un canalla, para maltratar también a las personas que los visitan, para restringir sus derechos.

A mí me parece que hay que revisar esos decretos de conmoción, no puede uno en aras de buscar la seguridad de las cárceles, de exigir un mayor control, crear este tipo de ofensas a la dignidad humana; yo tengo aquí un artículo de Hernando Londoño Jiménez, que con la venia suya señor Presidente, me voy a permitir leer en alguno de sus apartes: "tampoco le importa una higa, el pudor del ser humano cuando con el pretexto de que los visitantes puedan portar elementos de prohibida tenencia, autorizar la requisa íntima dizque con respeto a la dignidad humana, como si ya no se hubieran fallado varias tutelas en el sentido de prohibir tan ignominiosa manera de ejercer control de visitantes a las cárceles colombianas; como si constituyera un respeto a la dignidad humana lo que a la entrada de esas inmundas pocilgas le han hecho a las novias, a las hijas, a las esposas, a las madres, a las amigas o compañeras de los reclusos, al imponerles como afrenta para entrar a esos infiernos de iniquidad y de vergüenza exhibir las intimidades de su cuerpo a la escrutadora mirada lúbrica y morbosa de un inhumano séquito de esculadores en la fuente de la vida".

Es más que dicente el artículo de Hernando Londoño Jiménez.

El señor Defensor del Pueblo nos responde en el interrogante sobre el tratamiento de mujeres reclusas lo siguiente: recientemente, exactamente el mes pasado la Defensoría del Pueblo entregó un trabajo denominado "situación de derechos humanos en centro de reclusión para mujeres," como allí mismo se dice "nada de lo presentado es nuevo, recoge lo dicho en pasillos frente a lo cual la sociedad y el estado pasan de largo haciendo poco por cambiar estos hechos que se constituyen en un permanente desconocimiento de los derechos humanos, atendiendo la situación de desventaja y discriminación que las afecta a las mujeres en el goce efectivo de sus derechos fundamentales relativos a la sexualidad, a la maternidad y al tratamiento digno y respetuoso de sus cuerpos, durante las requisas. El objetivo del trabajo consistió en reconocer el trabajo de las mujeres, especialmente en las áreas de la maternidad, la sexualidad; y las requisas de especial vulnerabilidad y plantear unas respuestas alternativas que propugnen por el ejercicio y defensa real de sus derechos cuando son privadas de la libertad.

Ante la permanencia de mujeres embarazadas a quienes les está imposibilitado el beneficio de excarcelación contemplado en el artículo 40 del C. P. P. y de niños o niñas en lugares de detención por la privación de la libertad de sus madres, los funcionarios competentes deben prestar especial atención a las disposiciones contenidas en los artículos 106, atención en salud; 153, menores en

establecimientos carcelarios y 155, coordinación entre la cárcel y el Instituto de Bienestar Familiar, de programas y ayuda especial a menores, hijos de los reclusos de la Ley 65 de 1993, al respecto la Defensoría del Pueblo señala: a pesar de los avances en materia de salud, en los establecimientos carcelarios, especialmente en el área materno-infantil continúan presentándose serias deficiencias en la prestación de este servicio a las mujeres privadas de la libertad; observamos cómo cerca de un 40% de embarazadas no recibe control prenatal de los centros de atención, y entre éstas hay algunas que no tienen ningún tipo de atención; el 86.5% manifiesta no tener preparación para el parto; el 40% de los niños nacidos en las prisiones no se han controlado en su crecimiento y desarrollo y la principal razón para ello, según las reclusas, es la falta de interés en la administración.

Con la venia de la Presidencia el señor Ministro de Justicia hace una interpelación:

Simplemente para contarle que con relación a ese informe honorable Representante, me sorprende que la Defensoría haga esa afirmación con relación al control prenatal, porque es que el control prenatal se acabó por culpa de la Defensoría del Pueblo, que presentó una tutela prohibiéndole al instituto penitenciario y carcelario que desarrollaran mecanismos de prevención, en materia de concepción. Esa tutela la ganó la Defensoría del Pueblo, en nombre de la sociedad colombiana, por lo cual en el instituto penitenciario no se puede hacer control prenatal.

Continúa con el uso de la palabra el honorable Representante Benjamín Higuera Rivera:

Correcto, por eso sería muy bueno que hubiese estado el señor Defensor del Pueblo, para que pudiéramos controvertir todo este tipo de información, pero desafortunadamente no está y yo creo en su palabra, señor Ministro. Una de las evidencias de discriminación sexual, sigue diciendo el Defensor del Pueblo, en las respuestas que nos dio; en las cárceles hallamos la imposibilidad de las mujeres gozar del derecho a la visita conyugal. Los establecimientos están violando flagrantemente disposiciones legales que determinan su aplicabilidad al continuar solicitando requisitos claramente discriminatorios; éstos deben ser iguales para hombres y para mujeres, ningún directivo puede solicitar prueba de planificación familiar así como el estado civil o la prueba de estabilidad en la relación de pareja violatoria a nuestro modo de ver de la autonomía y el libre desarrollo de la personalidad y al no permitir la visita conyugal por razones morales la administración de la Cárcel del Buen Pastor de pronto está desconociendo los artículos 13 y 43 de la Constitución Política; 3 y 5 del Código Penitenciario y Carcelario; igualmente consideramos debe hacerse para los hechos carcelarios que nieguen este derecho so pretexto de una falta de adecuada infraestructura.

Preocupa a la Defensoría del Pueblo los largos espacios de tiempo que deben pasar las detenidas para tener contacto con sus pequeños hijos, inquietud que comparte para los centros de reclusión de varones. En este sentido hay una solicitud del Comité de Derechos Humanos de la Cárcel Modelo.

El trabajo en el área sociofamiliar no puede ser exclusivo para los centros de detención de mujeres, continuaríamos reproduciendo un viejo esquema sexista que la familia es responsabilidad exclusiva de éstas; es la ineficiencia del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar y de los servicios de bienestar en las cárceles, para responder a esta clase de demandas.

Ahí termino, pues, un poco lo que es la situación de las mujeres reclusas, para que pasemos a mirar un poco la dramática situación de los menores infractores del acuerdo con cifras sumistradas por el señor Ministro de Justicia a un debate que le fue formulado por la Comisión de Paz de la Cámara y donde se denuncia de una manera alarmante de cómo los delitos donde vienen participando menores de edad están creciendo de manera preocupante también en el país, es decir, de acuerdo con informes de la Procuraduría, de la Defensoría del Pueblo y del mismo Ministro de Justicia se puede calcular que en cerca de 30.000 expedientes que cursan en el país se encuentran vinculados de alguna manera menores de edad y la infraestructura que hay para atender a los menores de edad (porque esto no es una responsabilidad del Inpec hay que aclararlo) la infraestructura que hay en el país para atender a los menores de edad infractores, da para atender a unos mil, es decir, los otros menores infractores tienen que ir inmediatamente a la libertad, a la calle porque no hay centros carcelarios. Los municipios, los departamentos, las autoridades regionales no han hecho un verdadero esfuerzo para abordar de manera responsable este tipo de problemática y se sigue utilizando por parte de adultos a menores para la comisión de delitos en la medida en que están observando esta falta de infraestructura por parte del Estado; de manera que sobre el problema de los menores también el señor Ministro de Justicia, para abreviar, ha reportado unas cifras que le quería contar a la Comisión Segunda, para que nos demos cuenta también de esta situación. Ya en cuanto a las visitas conyugales hicimos la referencia y quisiera por último que el señor Ministro de Justicia y el señor Director del Inpec nos respondieran también acerca de la obligación que tiene el Estado en el tratamiento de rehabilitación de inimputables porque hay un término de cinco años que se nos está venciendo, porque hay que entregarle esta responsabilidad al Ministro de Salud y también deber contar, para aclarar algo del video que acabamos de ver, que es también un ejemplo la manera como viene siendo manejado el anexo psiquiátrico que está en la Cárcel del Buen Pastor en la ciudad de Medellín. Realmente encontramos un grupo interdisciplinario, un grupo profesional tratando a cerca de 45-50 reclusas que tienen problemas de índole mental y realmente es ejemplar también la manera como viene siendo administrado ese anexo psiquiátrico de la Cárcel del Buen Pastor. Yo quería entonces con la Comisión Segunda contarles las preocupaciones que tenemos con respecto a este tema, dejarle latente y de manera muy sensible o que fue ese video.

Cerca de 30.000 reclusos que se encuentran en el país esperan mejorar y encuentran una respuesta muy favorable de parte del Estado para tener un mejor trato en esos centros de reclusión y ojalá para que allí se puedan rediseñar unas políticas de

resocialización y que podamos también combatir las terribles cifras de hacinamiento que se presentan en muchas de las cárceles en las principales ciudades del país, con la construcción de nuevos y modernos centros carcelarios.

Yo le agradezco mucho, señor Presidente y quisiera que ahora con la intervención del señor Ministro de Justicia, y el señor Director del Inpec, pudieran también los compañeros de la Cámara expresar la impresión que ellos tuvieron cuando visitaron las cárceles de sus respectivas ciudades e igualmente informarle que en el curso del debate tuve la oportunidad de ser llamado por el señor Procurador General, quien me dijo que había comisionado al señor Viceprocurador, y que iba a tratar de localizarlo para que si la reunión se demora un poco, también el Viceprocurador pueda responder el cuestionario que le fue formulado a la Procuraduría en su momento, muchas gracias señor Presidente. Muy agradecido con usted señor Ministro y con el señor Director del Inpec y pueden contar con la colaboración decidida de esta célula legislativa del Congreso para que ojalá allanemos dificultades presupuestales que se puedan tener para que ataquemos frontalmente este problema.

Muchas gracias, señor Presidente.

Hace uso de la palabra el señor Presidente:

Le agradecemos al doctor Benjamín Higuita tan excelente exposición sobre el tema que a todos nos atañe y el interés, yo creo, que es general de la Comisión.

Quisiera antes de concederles la palabra a los funcionarios citados preguntarles a los Parlamentarios si alguno quiere hacer alguna complementación, alguna adición y después entonces entraríamos hablar con el Ministro y el señor Director del Inpec.

Tienen la palabra en su orden el doctor Guillermo Martínezguerra y el doctor Octavio Jaramillo.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el doctor Guillermo Martínezguerra:

Señor Presidente, este debate ya se había presentado anteriormente en el pasado Congreso, aquí pues, cuando tuvimos la oportunidad de compartir curul con los doctores Basilio Villamizar, Benjamín Higuita, Velásquez, Melquíades Carrizosa; ya el doctor Benjamín Higuita con esa sensibilidad social que lo distingue había hecho un debate parecido para tratar de humanizar las cárceles, y en aquella oportunidad como hoy pienso hacerlo nuevamente, yo quise no perder la oportunidad de coger otro camino distinto del de Benjamín Higuita; él con su sensibilidad tratando de amortiguar el efecto de las cárceles, tratando de humanizarlas, y yo con alguna terquedad tratando de defender la sociedad.

Creo que vimos en la televisión este video que trajo el doctor Benjamín Higuita, a mí no me sorprende; repugna, claro, es un ambiente sórdido, pero no me sorprende, eso es el resultado de este país; a una organización estatal como la de Colombia, corresponde exactamente ese tipo de cárceles; no es más sórdido este ambiente que acabamos de ver en las cárceles que el que se respira en los juzgados; en los juzgados penales municipales ese

ambiente se respira, desde cuando llega el delincuente al juzgado ya está respirando este ambiente, cuando llega a la cárcel ve una repetición de lo que vio en los juzgados donde sobre los escritorios de madera podrida sale la podredumbre también de los funcionarios que comienzan a recibir dinero y allá en la Cárcel se repite lo mismo, es una corrupción que comienza en los juzgados y termina en la cárcel o termina en el cementerio tal vez mejor.

Yo soy partidario decidido de la pena de muerte, pero para no meternos en reformas constitucionales eternas me transaría por la cadena perpetua, pero también la cadena perpetua nos llevaría a reformas constitucionales demoradísimas, de manera que para no demorarnos mucho con la pena de muerte o la cadena perpetua, yo aceptaría lo que existe ahora de condenas hasta de 60 años, que prácticamente es la misma cadena perpetua. Sin embargo, una cadena de 60 años no funciona porque resulta que le rebajan hasta la mitad y entonces son 30 años no más, después le rebajan a la mitad porque el tipo se portó bien a los 15 días y ya va en 20 y después el abogado se arregla la fórmula para que el delincuente condenado a los 50 años salga con 15 y si entró con 20 de edad a los 35 sale convertido en el atracador más tenebroso de Colombia, si llegó a los 20 años por raponero sale a los 35 años como jalador de carros o como secuestrador; entonces no funciona la condena a 60 años a no ser que haya una disposición adicional que dijera que en ningún caso y por ninguna razón una condena de 60 años pudiera pagarse en menos de 40 años; así sí porque el delincuente de 20 años sale de 60 y a los 60 años ya ha sentado cabeza y si va a ser raponero nuevamente le va ser difícil correr porque ya los músculos no le van a responder muy bien, de manera que ya sería muy fácil cogerlo de nuevo, pero estas condenas largas a cadena perpetua, a 60 años o a 40 años exigiría un sistema carcelario muy especial porque como vamos a llenar las cárceles que acabamos de ver en el video que trajo el doctor Benjamín Higuita, con miles de decenas de miles de delincuentes condenados a 40 y 60 años de pena habría que volver a las colonias penales agrícolas, y esa es la razón principal de mi inquietud en este debate; mucho más que coadyuvante del doctor Benjamín Higuita, quiero hacerlo a manera de información, quiero informarme de boca del señor Ministro y del señor Director del Inpec, si es viable volver a las colonias penales agrícolas.

Yo conocí el Aracuara en mi época, no en mi época de presidiario, sino en mi época de abogado; conocí la de la Aracuara y conocí la de la Gorgona y era muy bueno; tenían unos inconvenientes gravísimos como el daño ecológico, etc., pero por lo demás era muy bueno, eran sitios de reclusión donde no se veía la sordidez que acabamos de ver en este video porque cada individuo vivía con su familia y tenía la oportunidad de sembrar allí unas maticas y vivía relativamente libre, porque en Aracuara recuerdo que era imposible evadirse, no necesitaban guardianes; un señor Chamorro pasó a la historia del Aracuara porque logró fugarse y desafortunadamente después de meses de andar por la selva y lograr llegar a la ciudad y lo recapturaron de nuevo y lo volvieron a enviar al Aracuara de manera que era muy bueno, no se

podía evadir de la cárcel sino por la razón de que de ahí sí salían resocializados realmente porque estaban con su familia y, allá iban a estar un buen tiempo y de pronto hacen su parcelita y sucedió mucho que lo soltaban y decían que no, que ellos se quedaban allí con su parcela viviendo el resto de sus días. De manera que yo más que como conferencista o algo por el estilo, lo hago en plan de conocimiento, quiero saber del señor Ministro y del señor Director del Inpec si podemos volver a las colonias penales agrícolas; creo que la de Acacias es la única penal-agrícola que existe no sé cómo funciona, ustedes me lo dirán, si funciona bien para tomarla como modelo pero vuelvo a mi tema de la defensa de la sociedad; hay delincuentes irresocializables, yo se lo he dicho a Benjamín varias veces y en el pasado Congreso cuando debatíamos este mismo tema; él al final del debate, recuerdo que me dijo que era muy buena opción también mirar la otra cara de la moneda, la razón de la pena, sabemos todos los abogados era lo principal, tal vez es la resocialización del delincuente, es la principal posiblemente, pero es que hay delincuentes irresocializables; ¿qué es un delincuente irresocializable? Un delincuente irresocializable es un individuo que entra por tercera vez a la cárcel por el mismo delito y lo acabo de leer en el periódico El Tiempo, que éstos atracadores que quisieron robarse un carro o un furgón de éstos que llevan dinero, acababan de salir de la cárcel de cumplir una pena de 24 meses o algo así por el mismo delito.

Quiénes pasamos del medio siglo recordamos perfectamente la famosa ley Lleras y éste es el principal motivo que quiero conversar hoy con el doctor Humberto Martínez Neira, Ministro de Justicia, para ver qué clase de apoyo pudiera tener de parte de él y de ustedes queridos colegas de la Comisión Segunda, cuando interesantes como por ejemplo, el que llega por tercera vez al juzgado y por el mismo delito, es considerado un maleante; que el sindicado ha sido llevado ante las autoridades por tres o más veces como persona ociosa y perjudicial para la sociedad servirán también de prueba las ordinarias comunes, entonces, esto es lo que yo estoy diciendo, el irresocializable. No me pongo a leer el proyecto porque me demoraría un poco, pero simplemente quiero decir que del título se deduce de qué se trata la cosa, "por lo cual se legisla sobre vagos, maleantes y rateros, los vagos es el primer escalón que consideraba el doctor Lleras Camargo como peligrosos; el maleante ya es un poco más peligroso y el ratero ya es un individuo completamente peligroso para la sociedad y entonces en la graduación de las penas iba aumentando, para los vagos es menor, para los maleantes un poco mayor y para los rateros ya es bastante grande la pena. Yo la multiplicaría por diez por lo menos; en aquella época el doctor Alberto Lleras Camargo, pedía para los responsables de los hechos considerados en el artículo primero condena a colonia penal agrícola; claro, es que ése es el sitio de reclusión habría que establecer nuevas colonias penales agrícolas en Colombia.

Decía el doctor Lleras de uno a cuatro años, de uno a cuatro años si en esa época no había tanta corrupción en el mundo y al doctor Lleras no se le había llenado la cabeza de tanta tristeza, yo la multiplicaría por diez y entonces diría que de 10 a

40 años porque es que el resocializable para qué lo vamos a condenar a un año, para qué lo vamos a sacar a la calle, para que al año vuelva otra vez al juzgado y de ahí a la cárcel otro año convirtiéndose cada vez un tipo más peligroso, de raponero a atracador y de atracador a secuestrador; no, al que llega por tercera vez habría que mandarlo a colonia penal agrícola de 10 a 40 años y sería la fórmula para limpiar a esta sociedad de tanta corrupción y de tanta inseguridad; pero bueno, antes de seguir yo adelante con esto voy a preguntarle al señor Ministro y al señor del Inpec si es viable, si ustedes me dicen que es viable, que de pronto es posible crear otras colonias penales agrícolas y que lo que vamos a hacer saquemos la ley desde ya castigando la reincidencia de la forma como lo estoy proponiendo. Yo propondría esto en la plenaria de la Cámara en los decretos de conmoción interior como adiciones y repito, si no se me acepta como adición lo haría como un proyecto de ley presentado por la Comisión segunda si mis colegas están de acuerdo conmigo, y después de que yo conozca si es viable lo que estoy diciendo podría aclarar más de qué se trata.

Muchas gracias, señor Presidente.

Por orden alfabético asume la Presidencia la doctora Nubia Rosa Brand Herrera.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el doctor Octavio Jaramillo Z.:

Yo quisiera preguntarle específicamente al Ministro; que yo oí hace 15 días o un mes una información de que el Gobierno era del parecer de que el aumento de las penas traería una disminución en las mismas (sic) y hago la pregunta porque precisamente cuando me tocó visitar la cárcel de Manizales había cuatro detenidos por delitos sexuales, las damas me van a perdonar, pero voy a contar directamente cómo fue la reacción de ellos. En ese día precisamente había salido la información sobre el proyecto que tenía el Gobierno de aumentar las penas para algunos delitos y hablando con ellos yo les pregunté: bueno y entonces usted por estar pagando aquí dos o tres años estaban pagando ellos, por un antojo y si eso se volviera en vez de dos años se volviera cuatro, ¿usted se detendría y pensaría más? Y dijo no, honorable Representante, eso es lo mismo que ser dos o cuatro y me dijo una frase y es que señor Representante "chichí parado no cree en Dios".

Porque en Colombia el problema no es que no tengamos penas, lo que pasa es que no estamos condenando lo suficiente, porque las cifras que dan los informes es que apenas si, tal vez en un dos o un tres por ciento de los delitos que se comenten son sancionados. Yo creo que el gran problema del país es ése, es que hay verdadera impunidad; no es el tiempo a que sean condenados, es que no estamos condenando y castigando el delito en su raíz.

Muchas gracias, señor Presidente.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra el señor Ministro de Justicia:

Muchas gracias de nuevo por traer estos temas al Congreso de la República, nos brinda la oportunidad de refrescar estos temas, de repensar la política gubernamental en materia penitenciaria y carcelaria, nos brindan la oportunidad de informar a través del Congreso de la República a la opinión

pública nacional acerca de los desarrollos, de los postulados de la renovada política penitenciaria y carcelaria en Colombia; sobre los resultados tenemos que decirlo claramente no nos declaramos satisfechos, quisiéramos que la política que hoy existe, la política que es de demonio de los honorables Representantes y a la que ha hecho alusión el doctor Benjamín Higueta que por primera vez en la historia del país fue objeto de un Consejo de Política Económica y Social a instancia del Ministerio de Justicia que logró someter a la consideración del alto Gobierno una política coherente sistemática, integral sobre la materia que no solamente comprometiera en sus enunciados sino en sus relaciones al propio Ministerio de Justicia y al sector que él representa, sino a los restantes sectores de las áreas sociales del Gobierno Nacional y es gracias al enunciado de esa política o es relevante para todo el Gobierno Nacional que tenemos que pasar revista de manera semestral sobre los adelantos y es gracias a esa política, a sus enunciados, como podemos tocar las puertas del Ministerio de Hacienda para reclamar en la actitud mendicante cómo fue en los lustros anteriores los recursos necesarios para poner en vigencia la política penitenciaria y carcelaria, sino para exigir el cumplimiento de unos postulados básicos que estamos en condiciones de desarrollar para los próximos años.

Permítanme hablar en primer término del orden interinstitucional.

El Instituto Penitenciario y Carcelario fue una criatura mal concebida, fue la suma de los tres grandes problemas del sector justicia. El Inpec surgió de la fusión de tres grandes problemas de la administración pública: la Dirección Nacional de Prisiones, el Fondo Rotatorio del Ministerio de Justicia y la Imprenta Nacional, y con ese lastre interinstitucional funcionando en cabeza del Instituto inició actividades el 1º de enero de 1994 sin haber contado con la infraestructura, con los análisis organizacionales y de planeación requeridos para poner en vigencia esta nueva institución; yo les quiero mostrar a ustedes cómo a partir del orden que se ha venido dando en el Instituto somos cada día más eficaces en el desarrollo, en el impacto de la política penitenciaria y carcelaria, y quiero mostrarles a ustedes, a través de una decisión inequívoca de la autoridad pública se puede hacer de la gestión pública empresas eficientes del Estado.

Saben ustedes que la Imprenta Nacional la emancipamos el 1º de enero de 1995 para quitarle precisamente esas competencias que no eran de su resorte, al Instituto Penitenciario y Carcelario y concebimos adecuadamente la criatura, hicimos ejercicios de planeación previamente; montamos una Imprenta Nacional como empresa comercial e industrial del Estado, con su propia contabilidad, con su red de comercialización, con su control, con su auditoría y el resultado en sus apenas doce meses de vigencia es el siguiente: me complace decirlo, se me llena la boca de agua para darle las buenas noticias al país.

La Imprenta Nacional que era también una de esas viejas instituciones que todos queríamos ver cerrada, que la recibimos claro está, quebrada y con un verdadero lastre institucional cerrara el ejercicio de 1995, su primer año de vigencia con

unos excedentes financieros de 23 mil millones de pesos. Tiene hoy la red de comercialización más grande que se haya montado apenas en doce meses, los textos oficiales de las leyes ya son una realidad, del Estatuto Anticorrupción colocamos en el país 45 mil ejemplares; no hay una obra, en este momento en Colombia que haya alcanzado ese volumen editorial; eso lo tiene que saber el país, pero eso también lo tiene que saber la administración pública para que advierta cómo a través de testimonios claros institucionales, de adecuada gestión, del ánimo de aceptar del Gobierno, del funcionario público que llega al Estado no con el ánimo de servirse a sí mismo, sino de servir a los demás se puede obtener resultados concretos.

Gracias a esa readecuación que no concluye en el Instituto Penitenciario y Carcelario hemos podido avanzar en el ámbito de la resocialización y empecemos por el comienzo. Hablemos del hombre y luego hablemos de la infraestructura.

La política de resocialización corresponde hoy a un plan detallado donde el centro de la acción de todos los funcionarios del Instituto es precisamente el interno con miras a su resocialización, resocialización que parte de la puesta en marcha del tratamiento penitenciario progresivo que tiene una clara limitación en las condiciones de la infraestructura carcelaria actualmente existentes, pero que también se ha podido desarrollar de alguna manera a través de la participación multidisciplinaria de todos los profesionales del Instituto en el diseño de esta política.

Para empezar nos hemos propuesto la evaluación institucional de los internos, hoy tenemos y no es un porcentaje malo ya una cobertura del 30% dentro del programa escolarizados y semiescolarizados en todas las penitenciarías y cárceles del país. La universidad semipresencial no es una utopía en las cárceles de Colombia, estos programas avalados por las autoridades de educación superior están entrando en funcionamiento, y por ejemplo en la cárcel del Barne estamos poniendo en marcha en el curso de la próxima semana el programa a nivel universitario que se tenga conocimiento precisamente para la capacitación en materia de administración pecuaria por parte de los internos de ese centro carcelario de Boyacá.

Antes de terminar 1996, y esto es como resultado de una administración por objetivos, esto no son cuentos permítaseme la expresión coloquial, la cobertura habrá alcanzado el 43% de la población penitenciaria y carcelaria del país, una meta ambiciosa pero que está adecuadamente soportada con compromisos que de acuerdo con los esquemas de planeación ha venido llevando a cabo el Instituto gracias a la política que ha señalado el señor Director del Inpec.

Por otro lado, yo diría que ocio es el mayor enemigo de la resocialización en las cárceles, en ese sentido el tema del trabajo, de la salud ocupacional ha adquirido una importancia notoria y notable en la vida del Instituto; ya tenemos trabajadores que se dedican al tema de la salud ocupacional en todas las penitenciarías y cárceles del país con resultados realmente sorprendentes; a mí me complace que cuando se hable ya de las cárceles no solamente se hable de lo malo de las cárceles y de las penitenciarías, qué grato oír en la boca de

nuestros representantes que se reconozca que hay resultados positivos; cuando aquí se habla de las reclusiones de mujeres se está hablando de las reclusiones en donde la vida de la mujer en detención preventiva o purgando su pena se hace de una manera muy digna y con niveles de ocupación, óigase bien, superiores al 95% en todas las reclusiones, en estos momentos, de mujeres de Colombia; esperamos llegar por ejemplo en el caso de Bogotá a partir de esta semana el 100% con el taller de confecciones a través del cual estamos contratando ya los uniformes del propio Instituto con los internos del sistema penitenciario y estamos empezando a vender servicios desde ese centro penitenciario y desde Acacías para algunas entidades públicas como es la Policía Nacional y las propias Fuerzas Militares, vamos a competir para darles alternativas a las penitenciarías y a las cárceles de Colombia.

El trabajo en las cárceles, digámoslo así era un trabajo que se practica, digámoslo sin eufemismos bajo la base de la explotación de la mano de obra, ni siquiera se reconocía el treinta por ciento del salario mínimo para cada uno de los trabajadores en condiciones de inseguridad industrial manifiestas, sin ningún grado de protección de seguridad social y con unos inconvenientes desde el punto de vista de salud pública realmente complejo, con el agravante de que no se calificaba mano de obra, se explotaba la mano de obra de los internos y al salir de nuevo a la vida ciudadana no habían adquirido una profesión de la cual ellos fueran sus propios gestores y con una estigmatización que la sociedad le había hecho a los internos, no tenían ninguna opción de empezar a desarrollar una actividad lícita y digna en beneficio propio y de los suyos; por esa razón empezamos a desarrollar los programas de microempresas carcelarias, y no son hoy una quimera, son una realidad.

Qué grato que ustedes nos hubieran podido acompañar a la instalación del primer plan de microempresas aquí en la Picota, por ejemplo con el taller *Libertad*, en donde los internos a través de trabajos de ebanistería con capital de trabajo que ha financiado Granahorrar a través de la Fundación Granahorrar que hemos logrado vincular al sector privado han empezado ellos a desarrollar sus propios trabajos con cotizaciones, con solicitudes, con demandas de trabajos que les está haciendo empresas como Bima; todos estos muebles de ensamblaje que ustedes están viendo en Bogotá, Medellín y otras ciudades importantes del país, empiezan a desarrollarse ya desde las cárceles de Colombia teniendo como empresarios a los propios internos de las cárceles colombianas.

El promedio que hemos establecido de utilidad mensual para cada interno es de \$350.000, esa es una realidad concreta que les abre la posibilidad de rehabilitación total y donde además los internos, los estamos manteniendo dentro de su propio medio familiar, porque todo el proceso de comercialización y materia prima, involucra y compromete a su propia familia con el objeto de no desarraigarlos de su propia célula civil, de su propia célula familiar.

Este esfuerzo se desarrolla ahora en Ibagué, la próxima semana empezamos la primera muestra de microempresa carcelaria en picafeña, empieza

a desarrollarse con la inauguración de la penitenciaría del bosque en Barranquilla, de tal suerte que las microempresas, son ya una realidad, en Acacías hemos logrado ya el centro de confección más grande que tenga el sistema y allí se ha logrado contratar prácticamente a la integridad de los uniformes, de las confecciones que se requieran para el propio instituto, el personal de guardia y custodia, está siendo vestido con el trabajo creativo y honrado de los propios internos que han aprendido el trabajo de la confección y así mismo de los propios uniformes que ahora por mandato de la ley empiezan a tener los internos de Colombia según la Ley 65 de 1993.

El Coronel Peláez les ha traído una muestra de los uniformes para que ustedes los conozcan, son uniformes muy dignos que ahora empiezan a tener los internos de las penitenciarías y de las cárceles de Colombia sentenciados, con objeto de que puedan tener una vestimenta digna y que puedan empezar a desarrollar su propia personalidad de una manera decorosa a partir de su propia vestimenta que se les está en este momento suministrando.

Quisiera llamar la atención sobre la calidad de la confección que en este momento se ha llegado a desarrollar en los propios talleres del sistema penitenciario y carcelario.

Por otra parte me complace anunciarles que ese trabajo artesanal que se desarrollaba en las cárceles a manera de microempresas, un poco primitivas y que no tenía sistema de comercialización alcanzó ya la conquista de los mercados europeos. No estamos haciendo pequeñas ferias porque nuestra producción está totalmente demandada en este momento por Francia y por Italia y a través de la sociedad de economía mixta "reconocimiento". Con un capital de más de 600 millones de pesos que hemos logrado obtener con cargo a recursos fiscales de este año y que se constituiría antes de finalizar el año de 1995. Tenemos proyectado suscribir el acta de constitución el año entrante, vamos a volver a crear mecanismos mucho más audaces, sostenibles y rentables, si me permiten la expresión, de comercialización en Europa dado que el trabajo artesanal de las penitenciarías han tenido una demanda muy importante, particularmente el cacho, todo lo que son curtiembres y también en materiales de fique, tienen una gran demanda en este momento en Francia y en Italia, dando la sociedad reconocimiento se estarán constituyendo los agentes comerciales correspondientes para lograr este proceso de comercialización; luego es evidente que en el ámbito de fortalecimiento de una política humanista y eficaz, también estamos avanzando, no es pertinente que sigamos hablando de las cárceles colombianas como unas cloacas.

El miramiento de nuestra política y de nuestra acción es la resocialización y de verdad que estamos empezando a dar unos resultados significativos, unos resultados importantes.

La voluntad política del Gobierno en esta materia, ha quedado refrendada con aportes ya millonarios para el desarrollo de esta política de resocialización que está empezando a cobrar dividendos; de suyo las películas que hoy estábamos viendo, ustedes que han recorrido las cárceles

de Centroamérica que han visto las condiciones de verdadera indignidad en que se someten en muy buena medida a nuestros propios compatriotas, en cárceles que ustedes mencionaron en un pasado debate, en Panamá, en República Dominicana, etc., esos excesos realmente críticos, dramáticos, no los hemos podido ver en la filmación del día de hoy. No nos declaramos satisfechos, por supuesto, pero es evidente que estamos trabajando en condiciones de mayor dignidad y por supuesto que debemos anotar que algunas de esas películas, muestran algún grado de caducidad porque por ejemplo, la colonia de Acacías en nada se parece hoy a la que ustedes están viendo ahí.

En escasos cuatro meses habilitamos cuatro plazas en el sistema penitenciario y carcelario: 450 en Acacías, 800 en Popayán, 200 en Bellavista.

Estamos abriendo igualmente la cárcel del Bosque con una capacidad de 1.200 internos en Calarcá, en San Andrés estamos inaugurando durante la primera o segunda semana de enero de 1996, la cárcel de San Andrés y Providencia y por supuesto que en muy poco tiempo hemos logrado crecer en más del 10% de la capacidad instalada del sistema.

La política que venía desarrollando por parte del instituto, es una política que se estaba concentrando en el desarrollo de las cárceles de alta seguridad, de máxima seguridad que por supuesto requería el país pero que había terminado por abandonar a la gran masa de internos del sistema penitenciario y carcelario. El resultado fue concreto, solamente se logró hacer 400 plazas en tres años de las cárceles de alta seguridad, de las penitenciarías de alta seguridad a un costo por interno superior a los 45 millones de pesos cada una de estas plazas, que se inauguran en los tres años anteriores; en los últimos meses, en el último año y medio hemos logrado crecer el sistema penitenciario en un 10% y me complace decir que antes de 1998, con ocasión de la conclusión del mandato del señor Presidente Samper, el sistema habrá crecido en su capacidad instalada en cerca del 50% a través de los nuevos desarrollos que vamos a poner en vigencia. Nada de esto son mentiras, no venimos a cañarle; al comienzo veníamos a hablar con ustedes en este diálogo franco, constructivo sobre políticas, sobre propósitos en cuenta medida, propósitos de enmienda. Hoy son una realidad.

Les voy a solicitar que nos autoricen que la Subdirectora del instituto en materia de construcciones les muestre la nueva realidad de la arquitectura penitenciaria y carcelaria de Colombia. Ya no tendrá el doctor Higuera que traernos fotocopias mexicanas, porque nosotros le vamos a habilitar testimonios gráficos de los diseños que ya hicimos en Colombia y que son el punto de partida de la licitación que se abrirá en el mes de enero de 1996 para crear el complejo metropolitano de Santa Fe de Bogotá y el complejo de Medellín, de Antioquia que tendrá una capacidad de 2.000 internos, de tal manera que vendrá a resolver los problemas que particularmente tienen en este momento en Bogotá y Medellín para lo cual antes de concluir 1995 el Confis estará aprobando de acuerdo con las autorizaciones que ya nos ha dado Planeación y la aprobación que ya hizo el Conpes, estará aprobando la posibilidad de que el instituto que cuente en fuentes futuras para el desarrollo del esquema del

vio, que es el sistema correccional que estamos poniendo en marcha a través de las licitaciones que se abrirán en los primeros meses de 1996.

Con la venia de la Presidencia y de los honorables Representantes quisiera pues, que la Subdirectora de construcciones del instituto les hiciera una presentación del sistema como entraría a desarrollarse desde el punto de vista de la arquitectura funcional. Yo no quiero que vean aquí ladrillos sino el concepto de una filosofía resocializadora que está definida ya en matrices arquitectónicas, que son el modelo hacia adelante de todo el proceso de construcción del instituto penitenciario y carcelario. Eso nos tomó un año la definición arquitectónica, aquí no trabajaron arquitectos que elaboran muy bien los espacios vitales en función de cierto concepto de arte plástica, sino precisamente la funcionalidad para lograr todo el proceso de resocialización.

El Presidente solicita a la Comisión declararse en sesión informal para escuchar a la directora de construcciones del Inpec.

Con la venia de la Presidencia, hace uso de la palabra la doctora Laura Mariño, Subdirectora del instituto penitenciario y carcelario.

Voy a tratar en forma muy resumida de explicar, cuál ha sido desde el punto de vista arquitectónico, las políticas que se han manejado a través del Ministerio y del Instituto.

Partimos de una filosofía general desde el punto de vista arquitectónico y es que el espacio carcelario debía comportarse fundamentalmente como agente resocializador y entrar a apoyar las políticas de resocialización que se están poniendo en marcha. Para esto se tomó como ejemplo desarrollar el plan maestro de lo que sería el futuro complejo penitenciario de Santa Fe de Bogotá, con el fin de que el ejercicio no se hiciera solamente en términos académicos o teóricos, sino que se pudiera plasmar en un proyecto que realmente se fuera a llevar a ejecución y que sirviera a su vez de prototipo especial, de lo que va a ser el futuro espacial y perdónenme la redundancia, de las cárceles en Colombia a manera de prototipo y de agente homologador de todos los espacios y especificaciones técnicas que deben tener las construcciones carcelarias. Igualmente se contempló el poder aplicar modernos sistemas de custodia y vigilancia a partir del mismo, de racionalizar las relaciones espaciales dentro de las cárceles, lo cual nos permitiría reunir o tener unas excelentes condiciones de seguridad, apoyándonos en los más mínimos elementos electrónicos de tecnologías que hay en el mercado, porque sabemos que esto encarece tremendamente las construcciones carcelarias mientras que a través de la racionalización del espacio se pueden lograr excelentes situaciones de seguridad.

El proyecto, yo les voy a pasar para que lo vayan rotando, de la metropolitana como prototipo generador de futuros espacios carcelarios ya ha sido puesto en práctica dentro de lo que son las políticas de inversión que se están llevando a cabo dentro del instituto, en qué forma? todas las cárceles se están sometiendo a estudios técnicos con el fin de poder hacer adecuaciones, ampliaciones y remodelaciones dentro de las nuevas políticas espaciales que se están trabajando dentro del institu-

to; es así como todos aquellos proyectos están sometidos a construcciones de nuevos pabellones, a construcción de áreas de servicios, como casinos, lavanderías, se acogen fundamentalmente a las especificaciones del estudio del complejo metropolitano como prototipo arquitectónico, éste, fundamentalmente ha buscado racionalizar el proceso de circulaciones de guardianes, el flujo de circulaciones de los reclusos con base en los destinos de trabajo o estudio que se tengan dentro de las políticas de resocialización y reducir los costos dentro de la construcción, con base en las especificaciones de materiales que hagan que el ambiente, dentro del punto de vista perceptivo sea perfectamente humano pero a su vez absolutamente seguro.

Otra de las situaciones en las que se ha tratado de definir y aclarar ha sido la legalización de todos y de cada uno de los predios del instituto; establecer su situación jurídica, su situación de pertenencia.

En el caso del proyecto del complejo metropolitano de Santa Fe de Bogotá va a ser un proyecto que se va a implantar en los terrenos que son de propiedad del instituto, aledaños a la actual penitenciaría de la Picota.

El primer caso fue legalizar los terrenos, poner en orden, saber exactamente con cuánto terreno contábamos porque como ustedes deben saber la gran mayoría de estos terrenos sobre el lado de Guacamayas han sido terrenos invadidos.

En estos momentos los terrenos se han consolidado ya dentro de su legalidad y se trabajó el proyecto con base en las políticas de resocialización y la aplicación del código penitenciario en cada uno de los aspectos que éste plantea.

El proceso de implantación del proyecto es el resultado de estudiar, analizar y convocar a cada uno de los estamentos que hacen parte del instituto desde el cuerpo directivo hasta la guardia. Conocer cómo consideraban ellos que era factible la aplicación de los sistemas nuevos de vigilancia, del manejo del espacio y de las condiciones contextuales que se tienen en cada uno de los posibles proyectos a implantar.

En el caso del proyecto de la cárcel metropolitana se maneja un esquema, para, fundamentalmente tres mil internos dentro de un proceso de cárcel y un proceso de penitenciaría.

El hacinamiento en Bogotá lo tenemos fundamentalmente en las cárceles, es inmensa la mayoría de internos en estado procesal y por lo tanto se plantea la implementación de mil doscientos cupos en cárceles y mil quinientos en penitenciarías, apoyados dentro de un proyecto que ya fue aprobado por el Departamento Nacional de Planeación, que va a ser la recuperación de la cárcel nacional Modelo para poder cubrir con este nuevo proyecto y la reestructuración de la cárcel nacional Modelo, cubrir estas plazas -va a sonar simpático- demanda que hay a nivel de cárceles y con la ampliación de cupos a nivel de la penitenciaría de la Picota quedaría cubierto por un plazo, esperamos bien largo; desde el punto de vista de plazos para Bogotá.

La cárcel en su esquema se ha trabajado fundamentalmente y se ha estudiado en mantener lo que

es el concepto de custodia indirecta en la medida en que definitivamente no se piensa trabajar en una custodia, perdón, ésta sería una custodia mixta en donde habría proceso de custodia directa y de custodia indirecta para no caer en los sistemas que van en contra de los verdaderos procesos de resocialización, como por ejemplo la que practican en algunos estados de los Estados Unidos, donde el interno no tiene contacto con nada, ni con nadie. Aquí es que poco a poco dentro de los procesos se logre a través de una custodia mixta un proceso de resocialización mucho más adecuado.

El esquema funciona con circulares racionales todas en los sentidos verticales y horizontales, donde la clasificación de circulación para visitas es diferente al de custodia y vigilancia y es diferente a las circulaciones que harán cotidianamente los internos a los diferentes destinos de trabajo o educación. Igualmente el proyecto plantea la creación de un nuevo sistema de manejo y control de visitas a los internos, que en la medida en que los proyectos vayan ofreciendo áreas especiales para manejar las visitas, se podrá ir implementando un control de visitas y manejo en un edificio especial para visitantes, tanto de familia como la visita conyugal. El proyecto plantea la racionalización de no ir a duplicar los servicios como sean áreas educativas y áreas de salud trabajando en esquema, hemos considerado que podría permitirse sobre este sector, trabajar áreas que de acuerdo a un manejo administrativo, que también está planteado para el proyecto dentro de un esquema organizacional, racionalizar el uso de sus vicios para evitar duplicar en costos áreas de lavandería, cocina, salud y educación.

El área de talleres, si se hace en perfecta diferencia, porque si el sindicato accederá a un trabajo un poco menos profundo y menos amplio que el trabajo que deberá realizar el condenado; por esa razón las áreas de talleres muy grandes para empresas consolidadas y en una magnitud superior, están ubicadas sobre el área de penitenciaría, y talleres de microempresas sobre el área de cárceles. Igualmente se ha planteado la construcción de unos pabellones al lado del actual pabellón de alta seguridad de la penitenciaría de la Modelo para un sistema de custodia y vigilancia de alta seguridad donde el diseño trata de romper el esquema de máxima seguridad, pero manejando unos esquemas de custodia un poco más fuertes para todo tipo de interno que de acuerdo al sistema progresivo de custodia merezcan estar o no allí.

De otra parte se han definido a través de esquinas, cómo han de ser manejados los prototipos circulatorios de acuerdo a las áreas, de acuerdo a los destinos y de acuerdo al cuerpo de custodia, de la administración, de internos o de visitas. Se han definido los parámetros de cómo han de ser diseñadas las circulaciones para poder tener unos conceptos de seguridad muy claros.

Igualmente se han definido los requerimientos mínimos ideales para lo que serán los elementos de apoyo y seguridad exterior a nivel de la creación de un rondín vehicular alrededor de toda la penitenciaría y de unos perímetros de seguridad donde se ha hecho un estudio profundo con una asesoría muy grande para definir las alturas de los muros, qué tipo de mallas o concertinas se van a utilizar, siempre fundada en racionalizar el recur-

so y recurrir lo menos posible a equipos electrónicos de apoyo.

Se ha definido igualmente el prototipo de manejo especial de lo que serán los pabellones, los patios y las áreas anexas y de apoyo al interior de cada uno de los patios dentro del sistema de custodia directa y la posibilidad de implantar hacia el futuro un sistema de custodia mixta. Con base en este plan maestro se ha entrado a definir áreas mínimas, áreas máximas, áreas ideales y la definición de que a partir de ahora, todos los pabellones o áreas nuevas que se construyan, como requerimiento fundamental se va a tratar una cosa muy importante y es tener al interior de cada una de las celdas una unidad sanitaria, de tal manera que se mejoren completamente las condiciones de individualidad de cada uno de los internos para mejorar sus condiciones desde el punto de vista de saneamiento y de lo que es el tener su espacio privado; digámoslo así, en este momento todos los pabellones nuevos que se están construyendo y algunas reformas en algunas de las cárceles se está entrando a crear la unidad sanitaria mínima, que corresponde fundamentalmente en este momento a un sanitario y un lavamanos; desafortunadamente hay estructuras que no nos daría la posibilidad de la ducha, pero hemos visto que con el lavamanos y el sanitario al interior de la celda, las condiciones mejoran fundamentalmente y ya si trabajando duchas colectivas al final de las circulaciones de los patios, lo cual a su vez va a evitar que se generen condiciones de inseguridad dentro de los mismos pabellones. Eso es algo que ya se está mejorando con base en ese prototipo y en las especificaciones que ya se han dado.

En estos momentos hemos logrado producir unos documentos que son las especificaciones mínimas, dentro de lo que es el sistema carcelario, de tal manera que todas las cárceles están trabajando dentro de los procesos de homologación que va a permitir hacia el futuro implementar políticas ya diseñadas de mantenimiento, no solamente curativo sino preventivo, racionalizando definitivamente lo que son materiales, pudiendo llegar a definir respuestas iguales y cosas de esa orden, para poder tener un control adecuado del espacio carcelario en todos sus órdenes.

Con relación al complejo metropolitano de Santa Fe de Bogotá, es un proyecto que se llegó al punto de definir cuánto sería su duración en la construcción; los costos a precios de este año los tenemos, sabemos que es un proyecto que logrando su total financiación y esa financiación como lo expresó el Ministro, se está buscando y vamos a lograr definitivamente tener un centro carcelario, en un lapso de tiempo de aproximadamente año y medio, lo cual permitiría unas soluciones al problema de hacinamiento de Santa Fe de Bogotá y al problema de hacinamiento del departamento de Antioquia, que en su orden es el que ocupa el segundo lugar en este tipo de problemas.

Se hace presentación y observación personal a los parlamentarios de la maqueta correspondiente al diseño del complejo carcelario de Santa Fe de Bogotá.

El Ministro de Justicia ofrece distribuir al final reproducciones en miniatura de la maqueta.

El Presidente solicita a la subdirectora de construcciones del Inpec explicarle a los Parlamentarios la maqueta.

Y ella dice señalando: estos son los terrenos actuales, esta es la avenida Caracas, la carretera a Usme y esta vía que aparece aquí arborizada sería la futura avenida Guacamayas.

Con base en este proyecto se definió una implantación que permitirá trabajar sobre el lote todo lo que señala áreas de parqueaderos públicos y acceso al sitio.

Aquí, el edificio administrativo, o sea, la administración central del centro penitenciario, estaría ubicado en esta zona; tendríamos el muro, el primer perímetro de seguridad que sería uno mayor con una altura de nueve metros y lo que sería el rondín vehicular que permitiría a través de vehículos estar haciendo una custodia permanente vehicular.

Después vendría un muro donde están ubicadas las garitas y una segunda hollada con una malla de mayor altura la cual tendrá que ir soldada al piso.

Sobre esta zona tendría que estar ubicada fundamentalmente lo que sería los servicios de apoyo a las áreas de alojamiento de internos porque es donde se van a implementar talleres, casinos y áreas de sanidad.

En esta zona estaría localizada el edificio de áreas de visitas donde en un primer nivel se haría visitas a través de consultorio, en un segundo nivel, visitas familiares y en un tercer nivel, visitas conyugales.

Sobre este lado estaría ubicada el área de penitenciaría y sobre este lado el área de cárcel, trabajando fundamentalmente el concepto de patios y alojamiento en tres pisos dentro de las previsiones que se tienen en este proyecto; es que entre el primer piso de los patios y las primeras áreas de celdas, vamos a contar con piso, un entrepiso de más o menos 1.65 de altura que va a ser un piso séptico que permite que todo lo que sean instalaciones sanitarias, eléctricas permitan a través de un Clusch si se puede hablar así que van entre los servicios sanitarios de una celda y la otra se pueda hacer revisión permanente de las instalaciones y no permitiendo el deterioro de toda la red, a su vez permitirá la aplicación y la implementación de cualquier sistema a nivel de red que con el tiempo se quiera ir implementando.

Con la venia de la Presidencia, hace uso de la palabra el señor Ministro de Justicia.

Yo quisiera aclararles algunos puntos que son realmente innovativos en este proceso.

Lo primero en el concepto mismo arquitectónico, en donde todo está planteado en función de la resocialización de las personas con talleres, con espacios vitales para la recreación, espacios muy amplios que se han diseñado, canchas de fútbol, de básquet, de squash que tendría el propio sistema penitenciario.

El flujo de los terceros, de los visitantes, es muy importante, ustedes saben que hoy los visitantes llegan hasta los pabellones y ese es un motivo de inseguridad, las visitas internas se realizan en unas condiciones infrahumanas de promiscuidad muy grande.

Los internos en lo sucesivo entrarían siempre a través de este espacio, nunca entrarían a los pabellones, que son estos y en este sitio vital tendrían las salas de recepción de familias; las visitas se harían programadas, se permitiría en consecuencia a los internos programar con su propia familia la visita, con su señora, sus hijos en horario especialmente asignado para los internos. Igualmente existe un módulo de visitas íntimas que es un verdadero hotel con todas las condiciones para visita conyugal; y el núcleo central de talleres, tanto para la cárcel como para la penitenciaría y el manejo de cada uno de los pabellones, es como una minicárcel con su propio gerente, de tal manera que tenga autonomía, desde el punto de la organización para que haya un tratamiento mucho más inmediato entre el interno y el proceso de resocialización a través de los funcionarios representados en el instituto.

Hay otro tema innovativo, como ustedes pueden ver aquí no hay garitas, las garitas se sustituyen por una torre central desde donde se administra todo el complejo penitenciario, desde donde se pueden abrir las distintas puertas y cerrar las distintas puertas de la penitenciaría dentro de un concepto mucho más desarrollado del control y de la seguridad al interior de un sistema penitenciario, no como hoy existe con garitas que son esquineras, que son verdaderos puntos fijos de alto riesgo en caso de fugas, de tomas que pueden hacerse con relación a los riesgos penitenciarios.

Así pues, esto es una realidad, queríamos participarles estos desarrollos; éste es el resultado de un esfuerzo muy complejo del instituto en el curso de año y medio, las especificaciones ya de obra están definidas y yo creo que Dios mediante esto tendrá que ser realidad en un plazo de 24 meses a los sumo, que es el estimado de obra una vez se produzca la licitación correspondiente.

Si le parece, yo concluiría aquí con el objeto de darle la palabra al señor director del Inpec y yo pediría un permiso para retirarme señor Presidente, porque hoy se celebran cincuenta años del restablecimiento del Ministerio de Justicia y debo hacer presencia en una reunión fuera del Congreso de la República en este momento.

Hace uso de la palabra el señor Presidente.

Sí, antes de su retiro señor Ministro, quisiera darle la palabra al doctor Guillermo Martínezguerra, que quiere complementar alguna pregunta.

Hace uso de la palabra el doctor Guillermo Martínezguerra.

Gracias, señor Presidente.

Aquí aflora precisamente uno de los problemas de la administración del Estado colombiano.

Si el doctor Humberto Martínez con su eficiencia y con su capacidad, continuara al frente del Ministerio de Justicia dos años más esto sería una realidad, pero entonces el doctor Humberto Martínez sale ahora del Ministerio y entonces va a pasar lo otro. El nuevo Ministro, entonces, lo que va a hacer es contratar con la empresa privada un estudio, acerca de todas estas cosas y se va a pasar toda la administración del nuevo Ministro estudiando esto, después viene otro Ministro y hace lo mismo; contrata un estudio con la empresa privada para estudiar nuevamente esto y reestudiar lo

otro. Cuando al fin un Ministro resuelva no tiene tiempo para que esto se haga realidad, lo que hay que hacer es cercar a Colombia toda a través de la frontera y convertirla en una gigantesca cárcel, porque ya los delincuentes se habrán apoderado del país.

Entonces ese el problema de Colombia, esto es hermosísimo si el doctor Martínez continuara siendo el Ministro de Justicia, pero ya sé, sale el doctor Martínez del Ministerio de Justicia y el nuevo Ministro de Justicia contrata un estudio con la empresa privada para ver que tan viable es esto y se pasa todo el Ministerio del nuevo Ministro estudiando la cosa, y el siguiente hará, lo mismo y el siguiente lo propio.

Con la venia de la Presidencia hace uso de la palabra, el doctor Manuel Ramiro Velásquez Arroyave:

Señor Presidente, antes que termine el señor Ministro su exposición, yo creo que no le dejo nada que decir al señor Director del Inpec, pero al Viceprocurador creo que sí.

Simplemente para sintetizar dos ideas: Nosotros somos conscientes pues, que estos debates que se hacen en la Comisión Segunda, como el que hoy ha liderado el doctor Benjamín Higueta con mucha seriedad, son precisamente para evaluar que la política de desarrollo del país no se improvise de un día para otro.

Los Ministros tienen que adentrarse. Como lo dice el doctor Martínez Guerra, en el conocimiento de los mismos Ministerios de la programación de las pautas académicas y gerenciales y pues bien, sabemos que si el doctor Humberto Martínez Neira sale del Ministerio para el Ministerio de Gobierno, desde allá con colegaje hará que le cumplan su plan de acción en el Ministerio de Justicia. Pero de todas maneras nosotros entendemos que hay muchos vacíos, muchas falencias, como lo decía el doctor Benjamín Higueta, que no es culpa de este Gobierno, aunque habrá seguramente en las evaluaciones que vamos a seguir haciendo en el futuro a algunos compromisos del Gobierno que a veces no se cumplen a cabalidad y que nosotros, precisamente, para que los cumplamos mutuamente, para el bien del país.

En tal circunstancia creemos que era importante que se pusiera este dedo en la llaga por parte del doctor Higueta y de la Comisión Segunda, que obtuviéramos una información en principio muy importante, muy positiva del Ministerio de Justicia y que comprometamos, doctor Benjamín Higueta, a la Comisión Segunda y al Ministro o a su sucesor. Aquí están los voceros del Ministro para que lo que él no oiga, cuando hablamos que nos comprometamos a continuar en abril o en mayo el otro debate que va de la mano con la política carcelaria, que es el de la impunidad que aquí lo avanzamos, aquí lo hablamos, lo planteamos y el Consejo Nacional de la Judicatura está pendiente que lo invitemos ya que ellos no pudieron intervenir, el Fiscal no pudo intervenir.

Entonces, en síntesis, para felicitar a la Comisión, al Ministro que está a cargo de estas tareas de renovación y a comprometer la voluntad para ese debate de la impunidad que tiene que seguir.

Hace uso de la palabra el señor Presidente:

Le agradecemos al señor Ministro su asistencia y le concedemos la posibilidad de retirarse y le damos la palabra al señor Director del Inpec.

Con la venia de la Presidencia, hace uso de la palabra el señor Director del Inpec, Coronel Norberto Peláez Restrepo:

En primer lugar, para agradecerle al señor Representante citante y a todos los Representantes.

Con la venia de la Presidencia, alguien lo decía aquí, que ya prácticamente el señor Ministro me había dejado sin tema.

Solamente quisiera en una forma muy resumida complementar algunos temas que el señor Ministro tocó y que es importante que todos ustedes los conozcan. En lo que tiene que ver con la parte de sanidad, con la parte de sanidad carcelaria, quiero informarles que en el presente año el número de profesionales de la salud se incrementó de 203 a 284 en los 172 establecimientos que tiene Colombia. Hemos hecho contratos con los hospitales, prácticamente, en todas las ciudades del país y en estos momentos les puedo garantizar que hay casi una cobertura total, en esto, aunque lógicamente siempre los presupuestos hacen falta y uno nunca está satisfecho, pero se ha hecho un gran esfuerzo y hay una conciencia clara que se necesita esa atención en salud, en sanidad carcelaria, en todos los establecimientos del país.

Alguien preguntaba, tal vez el doctor Martínez Guerra, no estoy seguro, sobre la situación de los inimputables. Tenemos en este momento 205 inimputables en los diferentes anexos psiquiátricos y desafortunadamente se hizo un convenio con el Ministerio de Salud a cinco años. Apenas vamos en el segundo año de ese plazo que se dio, pero ya estamos haciendo los contactos para que estas personas sean tomadas, responda por ellas el Ministerio de Salud que es lo obvio, lo lógico. Aquí se presenta un problema que calculamos aproximadamente en el 30% de estos que llaman inimputables, no son inimputables, sino que se hacen pasar como tal para estar en otras condiciones y tratar de eludir la pena.

En la parte relacionada con los convenios, atención social a los menores hijos de los internos. Quiero informarles que hace aproximadamente 20 días o un mes firmamos con el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar un Convenio en donde ellos van a atender a todos los menores de tres años de edad, hijos de internos de todos los ocho centros de reclusión que tenemos en el país.

Con la venia de la Presidencia el honorable Representante Benjamín Higueta solicita al Director del Inpec, copia del Convenio con el Instituto de Bienestar Familiar a través de la Secretaría de la Comisión.

Continúa el Director del Inpec:

Se comprometo a hacerlo llegar y de igual forma se comprometo a hacerle llegar a todos los Representantes, aunque cree que se les hizo llegar un informe de gestión. Sin embargo, se los voy a hacer llegar nuevamente, porque hay que reconocer aquí que el doctor Benjamín Higueta tiene razón en muchas de las situaciones que ha plantea-

do, pero también hay que decir y no para que suene a disculpa, que el sistema penitenciario tenía, calculo yo, 40-50 años de retraso en todos los órdenes.

Lo que era la División y después la Dirección de Prisiones del Ministerio de Justicia, siempre fue la cenicienta. En el Ministerio nadie quería saber de prisiones. Allá era el Mayor Echeverry o el Director que estuviera de turno poniéndole el pecho a todo y esperando a ver cuándo lo destituiran o cuando iba a parar a la cárcel.

Ningún Ministro de Justicia, excepto el doctor Humberto Martínez Neira, le ha puesto el pecho a este problema. Ustedes ven que él sabe más de esto que yo, habla con más propiedad y conoce los problemas del Instituto porque los está manejando, porque ha apoyado el Instituto, porque ha ido a todas las esferas del Gobierno a pedir apoyo y es prácticamente quien ha liderado los procesos. Yo sencillamente he sido un ejecutor y, pues, tengo que agradecerle al Ministro la guía, el soporte que me ha dado y sobre todo el compromiso que él ha tenido con el Instituto.

Yo creo que ningún Ministro en la historia del país ha hecho lo que ha hecho el doctor Martínez por el sistema penitenciario en Colombia. Eso es algo que hay que agradecerle y aunque hoy todos esos problemas, lo que yo les puedo garantizar, es que se ha mejorado en un alto porcentaje. Tenemos el problema de hacinamiento, pero con esta capacidad que estamos dando, con las cárceles que estamos inaugurando, vamos a solucionar esto. Desafortunadamente, por ejemplo, el complejo es algo que no lo podemos hacer ya; quisiéramos nosotros poder darlo al servicio en dos o tres meses, pero tenemos que esperar la construcción que mínimo va a durar 18 meses, pero hay 6 u 8 firmas de diferentes países del mundo especializadas que están interesadas, inmediatamente salga la licitación, en iniciar obras y hay países que quieren cooperar, como por ejemplo, España, la misma Gran Bretaña y Estados Unidos. No solamente quieren hacer la construcción, sino dar algunos recursos de su propio gobierno para subsidiar a Colombia en este problema.

España hace aproximadamente ocho años estaba tal vez en situación similar a la nuestra, con unos problemas muy grandes de hacinamiento, de violación de derechos humanos en sus cárceles y la situación allá tocó fondo con unos motines que se presentaron muy grandes, igual que en México. El Gobierno hizo un estudio, tomó una decisión de Gobierno, comprometió a varios entes y creó un Instituto especializado de construcción en manos de un particular con autonomía administrativa, autonomía jurídica, con apoyo total y con recursos y en estos momentos España, en el plazo de cinco años que lleva apenas construyendo, es uno de los países pioneros en el mundo por encima, inclusive, de Estados Unidos en el proceso de modernización de las cárceles, en el sistema penitenciario y ellos lo hicieron en 4-5 años, tomaron la decisión, se presentó el problema. Yo pienso que Colombia tendría que hacer lo mismo.

Desafortunadamente y ustedes se habrán dado cuenta, aquí es una lucha. Es muy difícil en el Instituto. Yo por ejemplo, llevo trabajando un proyecto de ley un año y cuando yo creí que

entraba, como dicen ustedes, se ahogó. Estaba para que entrara el jueves o viernes, no entró. Creo que ya no alcanza. En donde establecimos algunas pautas para mejor manejar el Instituto. El problema es que mientras aquí no se solucione el problema de personal, el problema de la guardia, el problema de la corrupción, el problema de sindicato del Instituto; mientras aquí no se solucionen, eso va a ser muy difícil porque nada se gana uno con construir cárceles, con hacer programas de tratamiento y desarrollo, con hacer programas de resocialización, con concientizar a los funcionarios.

Lo primero que hicimos aquí fue reestructurar los funcionarios de primer nivel del Instituto, mejorarlos para que se sientan pertenecientes al Instituto, para que se sientan trabajando con amor, con dedicación, con empeño, como lo hacen; pero nada nos ganamos con eso si no tenemos una guardia profesional, una guardia idónea, una guardia menos corrupta.

Es muy complicado, es muy difícil porque cualquier programa se va al traste cuando 4 ó 5 guardianes creen que la cárcel es de ellos, cuando el sindicato ampara la corrupción con abogados contratados por ellos y cuando uno a larga distancia no alcanza ni puede controlarlos, o cuando las fechorías las hacen de noche.

Hablamos, ahora informalmente aquí afuera, cómo es posible que en la Cárcel Nacional Modelo incautemos 4 ó 5 celulares y al fin de semana por la noche otra vez aparece inundada de celulares la cárcel. ¿Y quiénes los entraron? Los guardianes. Hace 15 días, como un sábado o un domingo, la policía al requisar los guardianes que entran a prestar servicio a la cárcel, óigase bien, que entran a prestar servicio, uno llevaba (aquí) un celular amarrado con cinta pegante en medio de las piernas y otro en la espalda para cobrar 500.000 o un millón de pesos.

Entonces, eso no se combate sino cambiando el personal y tomando medidas muy drásticas y usted no puede iniciar un proceso porque se le va un disciplinario de 3 ó 4 meses, lo destituye uno, va al Tribunal Administrativo, aporta una cantidad de pruebas, hacen un poco de triquiñuelas y a los seis meses o al año está uno reintegrándose. Yo estoy reintegrando personal de guardia que botó el Coronel Socha, pagándole un año y medio o dos años, sabiendo uno y todo el mundo lo sabe, que son unos corruptos, unos deshonestos; entonces eso es un problema muy difícil y ahí es cuando uno necesita apoyo, porque es que el sistema nacional penitenciario es un sistema que se desbordó. Se desbordó por la cantidad de reclusos, por la infraestructura tan pésima que tenemos y porque la corrupción nos desbordó.

Entonces, hemos tratado de reformar eso y no es fácil, ni es fácil estar uno peleando las 24 horas del día con un sindicato armado, uniformado, que lo único que hace es proteger la corrupción; eso es supremamente complicado.

El otro tema que quería tocar muy tangencialmente es un proyecto de prevención integrada de drogadicción que se está llevando a cabo en tres fases: Una, de prevención primaria; una, de prevención secundaria; una, de preven-

ción terciaria. Es decir, la primera, para las personas que no tienen el problema de la drogadicción a manera de conferencia, a manera de programas de concientización. La secundaria, para aquellas personas que están padeciendo el problema pero que digamos, no están desahuciados en esta problemática. Y la tercera, que es ya para rehabilitar a las personas que están afectadas por la droga.

Esto lo estamos desarrollando en Acacías con un grupo interdisciplinario muy bueno y con resultados excelentes; estamos dentro del mismo personal de profesionales capacitando personas que tengan una excelente formación para manejar a este tipo de personas. Ellos se están desplazando a las regionales, a las cárceles grandes a hacer seminarios, a formar a otras personas para que hagan esta rehabilitación y esta capacitación.

Comités de Derechos Humanos que usted, doctor, leía en algunos de sus apartes en relación con un informe de la Defensoría. Los Comités de Derechos Humanos han funcionado en algunos de los establecimientos con problemas porque en algunos casos los miembros de los Comités de Derechos Humanos son las personas, son los que están sindicados de rebelión, son algunos de los narcotraficantes que se tratan de meter ahí para exigir prebendas y tratar de sacar partido de las directivas de las cárceles; yo creo que el sistema penitenciario en Colombia se dividió en dos: Antes del narcotráfico y después del narcotráfico.

Aquí el doctor Martínezguerra cuando hablaba del Araracuara (yo me acabo de leer un libro que se publicó hace poco sobre Araracuara y leía sobre la calidad de las personas que se llevaban allá en esa época. Eran campesinos homicidas casi en su totalidad. Allá hubo una fiebre amarilla que mató 47-48 reclusos y acabó prácticamente con la colonia y uno ve que antes los sentenciados en las penitenciarías eran personas humildes que no daban problema, entonces los llevaban para la Gorgona. Ahora el problema son todos los paramilitares que hay, que manejan poder en las regiones o que lo tienen, tienen el poder de las armas, la guerrilla. En este momento en la población carcelaria hay más de 4.000 guerrilleros, cabecillas confirmadas y plenamente identificados. Hay más de 300 y uno ve cómo todas las organizaciones, con perdón del señor Viceprocurador y de ustedes, uno ve, yo veo con tristeza cómo la Defensoría del Pueblo, la misma Procuraduría (crítica constructiva), va únicamente a hablar con los que están sindicados de rebelión.

Yo les digo, a veces cuando va la Defensoría del Pueblo, méntanse al patio 9, méntanse al patio 1º de La Modelo, pero siempre es a visitar a los líderes guerrilleros aquí. A Galán me tocó sacarlo porque era inmanejable el problema que yo tenía en la Modelo; se llevó para Itagüí y ahora entonces todo el mundo paga pasajes para ir a hablar con él todos los días. Yo, es dé y dé permisos y dé permisos. Son cosas que hay que decir las aquí, porque yo pienso que uno tiene que hablar crudamente de los problemas de la Institución o de lo contrario, nunca se solucionan o por lo menos nadie los va a saber y es bueno que se sepa todo, que se sepan los problemas, se sepan las dificultades y sobre todo, los intereses que hay en las cárceles.

Ahora los narcotraficantes. Es que en este momento en la Picota, en la Modelo, en Itagüí y Palmira, tenemos unos medios de seguridad, se han mejorado muchísimo con apoyo del Gobierno y les voy a mencionar algunos: Conformamos un Grupo Elite Especial de la Policía con un pago especial y del cuerpo de custodia especial que les estamos pagando casi un millón de pesos a cada guardián. ¿Y qué pasa? Los tenemos en los pabellones, hemos incrementado el personal del cuerpo de custodia, se han conformado equipos de rayos X, equipos detectores de metales, equipos detectores de armamento; se han conformado grupos especiales de inteligencia, de contrainteligencia, hay cordones de seguridad del Ejército y de la Policía en las afueras. ¿Pero no creen ustedes que todos estos equipos no sirven para nada si tenemos una capacidad de corrupción, la que ustedes puedan pensar, cuánto dinero? ¿Ustedes creen que pueden reunir 3 ó 4 narcotraficantes en cualquier cárcel de seguridad de este país y darles a los guardianes las fugas famosas?

En este país desde hace muchos años siempre se han dado por la puerta grande, siempre. La fuga famosa de Matta Ballesteros, del que se voló del DAS, en fin, de tantos, siempre se han dado pidiendo dinero, entonces calculen ustedes para una persona que se gana \$300.000 o \$400.000, si de la noche a la mañana le ponen 150 ó 200 millones de pesos en una caja como es usual aquí, ¿qué difícil va a ser salirse de una cárcel? Ninguna. Entonces, lo primero es crear conciencia, sentido de compromiso, pagar bien a los funcionarios y lógicamente complementar con medidas de seguridad.

Básicamente quería tratarles esos temas. Algunas preguntas que yo escribía aquí y que hacían ustedes o algunas situaciones que comentaba el Representante Higueta en relación con visitas conyugales y sobre las requisas, solamente les voy a decir una cosa: El año pasado en la cárcel de Bellavista, que usted conoce, porque usted, Representante por Antioquia, lástima que en el video no haya mostrado, doctor Higueta, la penitenciaría de Itagüí, que usted también la conoce, porque usted ha ido varias veces allá a hablar con Galán y con Caraballo y usted la conoce muy bien; lástima que no haya presentado nada en el video, porque mostró solamente y me da tristeza decirlo, solamente las celdas de aislamiento, pero todas las cárceles le aseguro, no son así.

Yo quisiera invitarlo a usted, doctor, con mucho gusto, a Acacías, aquí no más a la Picota para que usted vea lo que es la Picota hoy, que tiene 1.200 internos y que era una cárcel que estaba totalmente abandonada y sin ningún prejuicio. Vamos para que usted me haga una crítica constructiva, porque a veces llegar a las cárceles es algo que yo le he criticado a todo el mundo y lo he sostenido en diferentes escenarios, con la Defensoría del Pueblo, con la Fiscalía, con las ONG, con todos los centros de control. Es muy fácil criticar, pero es muy difícil hacer y es muy fácil entrar usted o cualquier persona a una cárcel, porque va a encontrar defectos, pero ahí difícil que es con el presupuesto que se tiene.

Con las dificultades actuales, usted logra subsanar y yo le puedo probar que se han mejorado las cárceles en un alto porcentaje. Bellavista en estos momentos, doctor Higueta, está siendo objeto de un contrato. ¿De cuánto, doctora? \$1.200 millones en un contrato interadministrativo que lo está ejecutando la Alcaldía de Medellín y usted puede verificarlo allá. Para tratar de mejorarla y lo que usted decía es muy cierto, allá hubo una tutela en donde dijeron que había que cerrar un patio y los internos enviaron un memorial firmado por todos, 600 ó 700 reclusos de un pabellón y decían que preferían quedarse a ser trasladados. En estos momentos hay cárceles en donde hay espacio, pero los internos no se quieren dejar trasladar y cada que uno hace un traslado, hay un problema, porque es un problema jurídico, es un problema de familia, es un problema del mismo interno, es un problema supremamente serio.

En la sola Bellavista, doctor Higueta, se cogieron tres granadas de fragmentación, explosivos que llevaban tres mujeres diferentes en días de visita diferentes, en la vagina, tres y la marihuana, el basuco, la cocaína, la droga, que en un alto porcentaje entra a Bellavista y usted lo puede verificar, entra en las partes íntimas de las mujeres, porque no se pueden requisar por una tutela. Yo entiendo que la gente abusa, pero también hay que y de pronto un poco con lo que decía el doctor Martínezguerra, es que también hay que mirar quiénes están allá y los controles que hay que ejercer. Yo creo que hay que mirar las dos caras de la moneda, hay que jugar con la parte de la seguridad y con la parte también de la rehabilitación, del manejo humano, del problema de las personas que están allá. Pero es que hablar de rehabilitación, aunque se hacen muchos esfuerzos, con una población reincidente en el 86% en Colombia, es bien complicado y yo lo he dicho varias veces.

Los países más desarrollados del mundo han hecho estudios muy serios donde demuestran que es mejor invertir en prevención que en resocialización o en rehabilitación como algunos criminólogos lo llaman, porque es que ahora las cárceles tienen estrato seis, pero antes no, antes era pura reincidencia básicamente. Entonces, es un problema supremamente complejo.

Con la venia de la Presidencia, hace uso de la palabra el honorable Representante Benjamín Higueta:

Es que Coronel, dice la Defensoría del Pueblo, que si no ha pensado el Inpec en otro tipo de elementos o instrumentos para las requisas; es decir, la tecnología que hoy en día invita a que pensemos y en vez de un manoseo a las personas, pensar en perros amaestrados, en aparatos que detecten el porte de armas; es decir, o diría yo que hay que ponerle un poco de imaginación a esto. Y con respecto a la afirmación que usted de pronto hizo, en el sentido de las visitas más a Galán y a Caraballo, para que no quede en el ambiente una sensación extraña, es que yo hago parte de la Comisión de Paz de la Cámara y he ido a visitarlo en compañía de otros miembros de la Comisión de Paz, precisamente en desarrollo de mi labor como Congresista.

Con la venia de la Presidencia, hace uso de la palabra el señor Director del Inpec:

Pero yo como, con la venia de la Presidencia y con todo el respeto que usted se merece, honorable Representante, me hubiera gustado que usted en el video hubiera presentado las dos caras de la moneda, porque no todo es malo y usted sabe que tenemos también cárceles muy buenas en su seguridad. Usted conoce a Itagiú y sabe de toda la seguridad que hay y usted sabe cómo se maneja eso. Usted sabe que a pesar de todos los problemas que hay, que a pesar que se diga todo lo que se diga, hay control y se ha logrado mantener la situación.

No es fácil, no es fácil mantener la cúpula del cartel de Medellín allá con Caraballo y con Galán enseguida y luego con el asesino de Tacueyó ahí en el mismo patio. Entonces, son situaciones supremamente complejas que llega el momento en que no se sabe qué ajedrez jugar para poner dónde a cada cual en su sitio. Con las Fiscalías todos los días hacemos gimnasia mental pensando qué hacemos, para dónde los llevamos, por qué éste no se puede, porque son de este grupo o de este cartel, es del otro, es de la guerrilla, es del narcotráfico, éste es paramilitar, éstos son enemigos, éstos no se pueden ver y uno no sabe qué hacer ya. Llega un momento en que uno dice: ¿Dónde los pongo?

Pero yo únicamente lo hacía con sentido crítico, porque a veces hay que mostrar las dos caras. Yo aquí no les he hablado sólo de maravillas, les he dicho los problemas que hay y que son muchos.

Con la venia de la Presidencia, hace uso de la palabra el honorable Representante Manuel Ramiro Velásquez Arroyave:

Quería hacer una observación y es que el doctor Benjamín Higueta, a su modo, también en parte nos mostró las dos caras de la moneda.

Porque aquí le preguntamos que esa era una de las cárceles que no había mostrado y nos indicó que era la cárcel de alta seguridad de Cali y donde él nos decía: Es para que haya la comparación entre los desarrollos que se les dan a esas cárceles de seguridad, la inversión y todo un tipo de cosas y a las otras cárceles que son las otras cárceles donde está el otro tipo de delincuentes. Pero esto no es para avanzar en polémicas ni molestar al Director, ni entrar a hacer una defensa que no necesita el doctor Benjamín, sino para decir que las dos caras de la moneda se están presentando en general cuando el Gobierno muestra sus maravillosas realizaciones como hoy nos las están presentando y estos humildes Parlamentarios aquí en su tarea fiscalizadora, también en nombre del pueblo colombiano dicen: Señores, hay este tipo de anomalías todavía a pesar de esa cantidad de inversiones, que esa voluntad de un personal calificado que ustedes tienen allá y en el nombre de la Comisión ofrecen toda la colaboración desde el punto de vista legislativo para sanear todo ese tipo de vacíos que se puedan presentar.

Con la venia de la Presidencia, hace uso de la palabra el señor Director del Inpec, Coronel Luis Norberto Peláez Restrepo:

Le agradezco sinceramente sus palabras. Me parece que si yo no vi la parte positiva, les pido disculpas; a lo mejor en tantas entradas y salidas por problemas de trabajo no las vi. En todo caso si es así, les pido disculpas.

Con la venia de la Presidencia, hace uso de la palabra el doctor Benjamín Higueta Rivera:

Además lo manifesté oralmente. Hablé bien de la cárcel del Buen Pastor en Medellín, de la Cárcel de Mujeres. Dije que a pesar de la situación de hacinamiento en la Cárcel de Bellavista había como positivo para mostrar que en los últimos 18 meses no hubo muertes violentas y que hablando personalmente con los reclusos, muchos de ellos me confesaron sus angustias y sus temores de poder ser trasladados, porque a pesar del hacinamiento son bien tratados. De manera que yo sí mostré las dos caras de la moneda.

Con la venia de la Presidencia, hace uso de la palabra el Director del Inpec:

Bueno, entonces les pido disculpas.

Lo último que yo quería aclararles aquí, porque aquí también lo preguntó el Representante y es el caso de las colonias penales. Efectivamente, nosotros hace aproximadamente ocho o diez meses tratamos de rehabilitar la colonia penal de la Gorgona y realmente nos derrotaron al Ministro y a mí en ese empeño. No se logró.

En estos momentos estamos haciendo estudios para ver si ubicamos..... disculpas muy sinceramente. Señor Presidente, señores Representantes, por cualquier situación que se haya presentado, es un poco mi forma de decir las cosas claras y de frente; pero ténganlo por seguro que se ha hecho una labor, se ha recibido el apoyo del Gobierno Nacional, cosa que yo tengo que destacar.

Nunca los presupuestos son los ideales, pero el Instituto, con el rompimiento umbilical del Ministerio de Justicia, con esa autonomía que se tiene en este momento, yo creo que se pueden ver resultados y se pueden hacer grandes cosas. Ojalá que todas las personas que tengan que ver en este proceso, las personas que de aquí en adelante vayan a manejar el Instituto, Dios quiera que puedan continuar haciendo una labor que se pueda ofrecer con altura al país y que se puedan ofrecer cambios.

Soy consciente que hay problemas, quedan muchas situaciones por resolver, no es fácil, pero también soy consciente y creo que todos, que el país reconoce que ha habido por lo menos compromiso y hemos tratado de mejorar muchas cosas.

Muchas gracias.

Con la venia de la Presidencia, hace uso de la palabra el honorable Representante José Maya García:

Yo quería hacer esta brevísima intervención para hacer un reconocimiento y una aclaración al Coronel Norberto Peláez. Un reconocimiento porque entiendo que su entereza, su carácter y su franqueza, han sido muy importantes para explicarnos aquí cuáles han sido los problemas de tipo administrativo, de tipo financiero con que usted maneja la Dirección de Prisiones en Colombia.

Entiendo que es una labor difícil y compleja y que debe ser una continuidad a veces creíble y a veces poco creíble. Estoy seguro que su vida cotidiana no es nada fácil, Coronel y así lo entendemos todos aquí. Pero también quiero hacerle una aclaración: Como Presidente de la Comisión de Paz, yo he venido en conversaciones con el doctor

Benjamín Higueta y otros 22 Representantes a la Cámara, haciendo conversaciones con los diferentes actores del conflicto armado en Colombia y en marco de unas normas que están establecidas y que nos han permitido las conversaciones que nosotros hemos sostenido con Francisco Galán, como usted aquí lo ha señalado.

Están enmarcadas dentro de ese, dentro de esa normatividad y dentro de esa política que el señor Presidente se ha comprometido hacer. Desafortunadamente cuando aquí unos colombianos nos comprometemos en este tipo de desafíos y de utopías como las que usted también allá inicia y diariamente vive y lucha, muchas veces se nos criminaliza, pero estamos dispuestos a seguir haciéndolo.

Yo quiero decirle que no me gustó, sinceramente no me gustó su tono como se expresó frente a la participación de Benjamín Higueta en estas visitas, pero también quiero decirle que en cualquier momento estamos dispuestos a ir -la Comisión de Paz- a hablar con usted para contarle cuáles han sido nuestros objetivos, nuestros resultados, nuestras actividades que hemos venido realizando y para contarle y mostrarle con actas cuál ha sido el papel que nosotros hemos venido desempeñando.

No le quepa a usted la menor duda que transitamos por un camino tan peligroso como el que usted tiene entre los amigos de la guerra y los amigos de la paz y lo estamos haciendo porque como usted, creemos que ese debe ser un compromiso, esa debe ser nuestra lucha y sin temores. Nos gusta su manera de enfrentar las cosas y ojalá que tengamos la oportunidad de conversar sobre ese otro tipo de complejidades que a todos nos interesa.

Muchas gracias.

Con la venia de la Presidencia, hace uso de la palabra el honorable Representante Juan José Silva Haad:

Muchas gracias, señor Presidente.

Coronel, quiero ampliar un concepto muy importante del doctor Higueta y a la vez hacerle un reconocimiento a usted.

El doctor Higueta expresó y en forma muy clara, que ciertos exámenes íntimos, generalmente son exámenes que los debe hacer un médico o una enfermera jefe; se podrían evitar mediante equipos modernos, como el ecógrafo y él quiso insinuar que se dote a las cárceles de los equipos modernos para evitar la manipulación no médica que está prohibida para las mujeres sobre todo que puedan estar embarazadas o los exámenes íntimos que se tienen que hacer con la voluntad del paciente o de la persona que se va a examinar.

El ecógrafo es un equipo que no irradia, que es un ultrasonido que detecta un objeto de metal de un centímetro y aún de plástico de un centímetro de tamaño y que está hecho muy bien para ginecología, para no hacer manipulaciones de pronto que se consideran violatorias de la intimidad de la persona.

El ecógrafo detecta dentro de la vagina, las cárceles deben tenerlo, son equipos que no valen nada, modernos, pequeñísimos, que los maneja una auxiliar de enfermería, no tiene que ser un

médico. Sólo entrenados para ver un objeto dentro de la vagina o un objeto adherido a la parte del cuerpo o dentro del ano. De manera que yo creo, doctor, que usted con ese interés que tiene de modernizar, debía de hacerlo rápido, un salón de ecografía, estrictamente para personal femenino.

Segundo, lo felicito doctor, por los servicios de atención médica que usted explica que se han ampliado a todas las cárceles del país. Porque la salud es un derecho fundamental, un derecho constitucional. La atención de la salud está señalada por la Constitución Colombiana a todos los colombianos, no importa que sea un preso y lo felicito doctor, porque yo visité Perú, Ecuador, Venezuela, Brasil, El Salvador y no existe atención médica en las cárceles de esos países.

Brasil, un país tan avanzado, no tiene atención médica regular organizada dentro de las cárceles, por eso lo felicito, por eso lo felicito, porque yo creo que mi Patria tiene unos programas de atención de salud pública importantes. Colombia es un país respetuoso del derecho a la salud y donde hay una excelente medicina.

Con la venia de la Presidencia, hace uso de la palabra el señor Viceprocurador:

Muchas gracias.

He sido comisionado por el señor Procurador General de la Nación, para hacer entrega del cuestionario que se ha servido formular el doctor Benjamín Higueta.

Es cierto que hay un gran hacinamiento en Colombia y una de las causas de este hacinamiento es el atraso general en el trámite de los procesos. La Procuraduría ha estudiado este fenómeno y se ha llegado a la conclusión que existe bastante atraso en los procesos y esto trae resentimiento y naturalmente va aumentando el problema del hacinamiento.

En la Procuraduría tenemos un grupo especializado en cárceles que se ha dedicado a estudiar la situación de los presos colombianos, no sólo en Colombia, sino en el exterior, por ejemplo en Centroamérica, en Europa y también en territorio colombiano.

La gran conclusión ha sido muy comentada, es el gran hacinamiento que existe en las cárceles del país y algunos se preguntan si esto no se debe en realidad a que la construcción de cárceles de alta seguridad está en cierta forma distraendo el presupuesto de la construcción de cárceles comunes, digámoslo así. La crisis, entonces del hacinamiento es crónica, algunas soluciones han sido y podrían ser propuestas por la Procuraduría General de la Nación para lograr descongestionar los centros de reclusión, como por ejemplo, hacer cumplir los términos de ley en los procesos, pero esto sabemos que exigiría también aumentar la planta de funcionarios judiciales, lo cual traería también un problema de orden económico para el país, pero es evidente, entonces, que hacer cumplir esos términos de ley en los procesos, podría contribuir a mejorar la situación.

Habría también que ampliar la planta de los jueces de ejecución de penas; por ejemplo, en Bogotá tenemos sólo seis, seis jueces; eso dificulta la concesión de los beneficios administrativos de la Ley 65 de 1993. Entonces, estos jueces de

ejecución de penas por su carencia prácticamente, casi que absoluta en el país está trayendo también problemas de retraso en la administración de justicia, en el cumplimiento de las sentencias y sobre todo pues, volvemos nuevamente al problema del hacinamiento.

Habría también que aumentar el servicio jurídico en las cárceles, porque muchas veces los reclusos se quejan ante la Procuraduría precisamente que no encuentran apoyos jurídicos para sus problemas y esto trae como consecuencia que los detenidos se van llenando también y cada vez más de resentimiento y de creer menos en el sistema judicial.

En cuanto a la privación de la libertad del menor infractor, los criterios frente al artículo 209 del Código del Menor, a juicio del Ministerio Público, hay que tener en cuenta los siguientes aspectos:

1. El hacinamiento hace que sean dejados en libertad los reincidentes y esto hace que aumente la impunidad; por ejemplo, de 30 expedientes de menores infractores, sólo había 1.000 menores privados de la libertad a junio de 1994; es decir, que hay unos 29.000 más en las cárceles, con los problemas de inseguridad, de falta digamos de orden en las calles, con problemas de gaminismo, problemas de delincuencia juvenil, etc. De 15.000 expedientes que fueron revisados, 828 tenían sindicado a un menor homicida; sólo hay cupos para éstos y no para los reincidentes; es decir, que volvemos al mismo problema, que en Colombia hay en los centros de rehabilitación unos mil infractores menores de edad y esto trae como consecuencia que una gran mayoría se encuentre en libertad, lo cual trae muchos problemas para la sociedad.

También se pierde la función pedagógica de la norma, porque la norma busca que haya un proceso de rehabilitación y esos menores que quedan en la calle, se ven privados de estos programas de rehabilitación, lo cual hace que el problema se vuelva cíclico, se vuelva reiterativo y entonces la función pedagógica de la norma se pierde. Los menores que están por fuera de la prisión, no pueden recibir los beneficios de ella y esto trae como consecuencia, también, mayor delincuencia juvenil.

Hay otro problema y es el cumplimiento de las obligaciones del Estado y su cofinanciación. Actualmente esa cofinanciación se está haciendo por parte de casi que únicamente del Instituto de Bienestar Familiar y tenemos que los municipios y las gobernaciones a veces tienden a descuidar sus obligaciones y esto trae como consecuencia, también entonces, que el problema se agrave; el problema se aumenta porque sabemos que el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar no puede sólo asumir esta carga.

Otro problema es que el sistema actual no garantiza el derecho de defensa, ni la segunda instancia, ni un tipo penal autónomo que castigue a los adultos que utilice a los menores para cometer infracciones; actualmente esto es considerado como un agravante de responsabilidad y esto hace que se necesite, que haya como una revisión del sistema, para que las personas que utilicen a los menores y los inciten a cometer delitos, sean castigadas en una forma más severa.

Como correctivos se podrían proponer por parte de la Procuraduría, estaría, primero, implementar un sistema de responsabilidad penal juvenil que sea garantía. Segundo, unos proyectos preventivos, agresivos, que tengan en cuenta en mayor grado el problema del menor delincuente. Y tercero, un mayor número de centros de rehabilitación, que sólo hay 35 en el país, para unos mil menores y esto trae como consecuencia entonces, la consabida impunidad y esa inseguridad que ya es característica en las cárceles colombianas.

II

**Lo que propongan los honorables
Representantes y altos funcionarios
del Estado**

Se adjuntan las constancias presentadas por el honorable Representante Manuel Ramiro Velásquez Arroyave.

Se levanta la sesión, siendo las 16:25 y se convoca para mañana, a las 09:00 a.m.

El Presidente,

Luis Fernando Duque García.

El Vicepresidente,

Melquiades Carrizosa Amaya.

El Secretario General,

Hugo Alberto Velasco Ramón.

ANEXO NUMERO 1

Constancia

Señores

COMISION SEGUNDA CAMARA DE REPRESENTANTES

Santa Fe de Bogotá, D. C.

Mediante el presente les estamos transcribiendo la proposición número 02 de noviembre de 1995, la cual fue presentada a consideración de la Plenaria de la Asamblea del Cesar en sesión de la fecha y aprobada por unanimidad y que a la letra dice:

Proposición número 02 de 1995

(noviembre ...)

La honorable Asamblea Departamental del Cesar presenta un atento y respetuoso saludo al señor Presidente de la República, doctor Ernesto Samper Pizano, a quien se permite expresar en nombre del Departamento y de sus municipios su inconformidad por el tratamiento dado por su Gobierno al Cesar, en el Decreto reglamentario de la llamada Ley de Fronteras, que debía incluir como zonas fronterizas los Municipios de Manaure, La Paz, San Diego, Agustín Codazzi, Becerril, la Jagua de Ibirico, Chiriguana, Chimichagua, Curumaní, Pailitas, Pelaya, La Gloria, Aguachica, Río de Oro y González y el establecimiento de dos (2) unidades de desarrollo fronterizo constituidas en el norte por Valledupar, que sería centro nodal y los Municipios de La Paz, Manaure, San Diego y Agustín Codazzi y en el sur por Aguachica que sería su centro nodal y los Municipios de Pelaya, La Gloria, Río de Oro y González.

Escapa al señor Presidente de la República que los múltiples factores de violencia en el Departamento se originan en la ausencia total del Estado en la promoción de desarrollo; y que políticas y proyectos propuestos en la Ley de Fronteras contribuirían a a soluciones que nuestras gentes en forma clamorosa han pedido su Gobierno.

Reitera esta Corporación su respaldo al Gobierno Seccional que preside el Gobernador Pimiento Barrera, frente a la propuestas formuladas al Gobierno Central en cuanto a los planteamientos aquí expuestos y rechaza la falta de atención de su administración a las autoridades del departamento que no se compadece con la dura crisis que nos afecta y cuyas causas se originan en la ausencia reiterada del Gobierno Central frente a nuestras múltiples necesidades.

Transcríbese a los señores Presidente de la República, Ministros del Interior Relaciones Exteriores, Desarrollo, Comercio Exterior y Agricultura, a las Comisiones Segundas de Senado y Cámara, a la Cámara de Comercio de Valledupar y Aguachica y a los honorables Concejales Municipales de Valledupar, Manaure, La Paz, San Diego, Agustín Codazzi, Beceril, Chiriguana, Chimichagua, Curumaní, Pailitas, Pelaya, La Gloria, Aguachica, Río de Oro, González y a los medios de comunicación para que expresen y reiteren ante las autoridades nacionales su inconformidad y exijan una rectificación al Decreto Reglamentario sobre Ley de Fronteras, expedido por el ejecutivo central.

Suscrita por los honorables Diputados: Johnny Pérez Oñate; Francisco Ovalle Angarita, Juan B. Calderón Cotes, Thomas Ovalle López, Guillermo Castro Daza, Víctor Martínez, Raúl Arroyave Arango, Esther Cristina Canales Medina, José Ismael Namen Rapalino, Cristian Hernando Moreno Panezo.

Atentamente,

El Secretario General,

Alfredo Chinchia Córdoba.

ANEXO NUMERO 2

Constancia

Santa Fe de Bogotá D.C., noviembre 20 de 1995

Doctor

GUILLERMO PERRY RUBIO

Ministro de Hacienda y Crédito Público

E. S. D.

Señor Ministro:

Con el ruego del honorable Representante Manuel Ramiro Velásquez Arroyave, me permito solicitarle información de lo expuesto por él en la sesión de noviembre 1º del presente año y que quedará plasmada en la proposición número 046 de la misma fecha, de la cual adjunto copia.

Cordial Saludo,

El Secretario General Comisión Segunda,

Hugo Alberto Velasco Ramón.

Santa Fe de Bogotá D. C., noviembre 20 de 1995

Doctor

JUAN CARLOS ESGUERRA PORTOCARRERO

Ministro de Defensa Nacional

E. S. D.

Señor Ministro:

Con el ruego del honorable Representante Manuel Ramiro Velásquez Arroyave, me permito solicitarle información de lo expuesto por él en la sesión de noviembre 1º del presente año y que quedará plasmada en la proposición número 046 de la misma fecha, de la cual adjunto copia.

Cordial Saludo,

El Secretario General Comisión Segunda,

Hugo Alberto Velasco Ramón.

Proposición número 046

Solicítase al Ministro de Hacienda y Defensa Nacional consultar ante el Consejo de Estado los alcances de la Ley 4ª de 1992 sobre la obligatoriedad de apropiar en enero de 1996 la última partida fase de la nivelación salarial de las fuerzas militares en ejercicio y en retiro hasta completar el ciento por ciento proyectado.

Presentada por el honorable Representante Manuel Ramiro Velásquez Arroyave.

Aprobada por unanimidad en sesión de noviembre 1º de 1995.

El Secretario General Comisión Segunda,

Hugo Alberto Velasco Ramón.

ANEXO NUMERO 3

Constancia

Santa Fe de Bogotá, D. C.

Doctor

MANUEL RAMIRO VELASQUEZ ARROYAVE

Representante a la Cámara

Comisión Segunda de Relaciones Exteriores y Defensa Nacional

Ciudad

Apreciado Doctor:

En respuesta a su solicitud fechada el 24 de octubre de 1995, envió el presente informe sobre el proceso de donación japonesa y la empresa Pestolú S. A., después de la citación del 12 de septiembre de 1995 en la Cámara de Representantes.

Tal como se indicó en la respuesta a la pregunta decimoctava del cuestionario de la Corporación Legislativa, los adjudicatarios del contrato de concesión enviaron una comunicación al señor Ministro de Desarrollo, planteando la posibilidad de dar por terminado dicho contrato, de común acuerdo.

La Junta Directiva del Instituto de Fomento Industrial autorizó a la administración del IFI para realizar las negociaciones y gestiones del caso, junto con el representante legal de Pestolú S.A.

Mientras se elaboraban los inventarios de las motonaves y demás elementos vinculados a la concesión, se dispuso la inmovilización de las mismas con el debido mantenimiento y vigilancia. Debe aclararse que la suspensión de la actividad por parte del concesionario, generó una protesta de los trabajadores vinculados a él, así como una toma pacífica de las instalaciones de Pestolú S.A., todo lo cual hizo demorar más de lo previsto la conclusión del proceso.

Luego de elaborar los inventarios y precisar las obligaciones a cargo de cada una de las partes, se suscribió el día 24 de octubre de 1995, contrato de terminación y liquidación de la concesión entre la empresa colombiana pesquera de Tolú, Pestolú S.A., y Juan Alvaro Vallejo Tobón, José Guerra Tulena y César Hernando Villegas en Representación de V.C. inversiones.

El objeto y declaración del mencionado contrato son del siguiente tenor: "el objeto del presente contrato es la declaración del terminación por mutuo acuerdo del contrato de concesión, suscrito el 14 de octubre de 1994, así como la formalización de su liquidación... Las partes contratantes declaran que dejan sin efecto, por mutuo acuerdo, las obligaciones derivadas de la celebración del contrato señalado en la cláusula primera y en consecuencia se consideran mutuamente liberadas de cualquier prestación que se entienda emanada de la celebración de dicho contrato, **sin lugar a ningún tipo de indemnización**" (Cláusulas primera y segunda, resaltado fuera de texto).

De otra parte, con relación a la destinación futura de los bienes involucrados en la donación japonesa, fueron promovidas reuniones y consultadas diversas instancias oficiales: Armada Nacional, Dimar, Sena, Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, INPA y la Cancillería.

Con el objeto de discutir las diferentes posibilidades con los pescadores de la región del Golfo de Morrosquillo, se trasladó una Comisión del Gobierno Nacional a la población de Santiago de Tolú durante los días 21 y 22 de septiembre del año en curso, compuesta por representantes del INPA, Ministerio de Agricultura, DNP, Sena e IFI.

De todo lo expuesto por los pescadores, se pueden extraer los siguientes argumentos y peticiones:

Solicitan una comisión de alto nivel.

Que les permitan hacer parte de la empresa con financiación del Gobierno.

Que todas las actividades beneficien a los pescadores artesanales.

Reconocer las organizaciones de los pescadores de Tolú.

Que poseen toda la experiencia producto de su trabajo.

Expedir una legislación especial de pesca para el Golfo de Morrosquillo.

Realizar un estudio exploratorio para el Golfo. Veda de pesca, pero con límites.

Darles participación a los pescadores en la administración de la empresa.

Participación accionaria en la empresa.

Capacitación en administración y gerencia.

Definir la donación en favor de los pescadores.

Expropiar a los particulares en la empresa.

Buscar el beneficio para 500 pescadores de la región.

Dedicar la empresa a la pesca blanca.

Hay que tener en cuenta que en Tolú, sólo existe como empresa que los identifique Pestolú S.A.

Piden que no les exijan mínimos de producción, ni responsabilidad por las pérdidas.

A su vez, de la consulta institucional surgieron también varias inquietudes relacionadas con la conversión y reutilización de las motonaves; dos de ellas se propusieron para escuelas de entrenamiento por el Sena y el resto para ser traspasadas íntegramente a pescadores de la región.

La destinación en el futuro próximo de los bienes de la donación japonesa, es materia de un detenido análisis con relación a las normas jurídicas aplicables y de una permanente consulta con los representantes del Gobierno japonés, *cuya aprobación es requisito esencial para acometer lo que finalmente se decida*. En síntesis, se están realizando todas las gestiones del caso, por intermedio de la Cancillería.

En cuanto al procedimiento para la celebración de los contratos a que haya lugar, se seguirán los principios de transparencia, responsabilidad y demás normas del Estatuto de Contratación para la Administración Pública.

Cordial Saludo,
El Presidente,

Carlos Wolff Isaza.

* * *

ANEXO NUMERO 4

Constancia

Santa Fe de Bogotá D.C., noviembre 9 de 1995

D.P. número 369

Doctor

RODRIGO PARDO GARCÍA-PEÑA

Ministro de Relaciones Exteriores

E. S. D.

Señor Ministro:

La observancia estricta de las funciones que la Carta Política ha asignado al organismo de control a mi cargo, en lo atinente de manera primordial al cumplimiento de la Constitución, la defensa de los intereses de la sociedad y la protección de los derechos humanos, me ha llevado a seguir muy de cerca el trabajo conjunto que la Cancillería a su digno cargo viene cumpliendo con su homóloga del país vecino Venezuela, tendiente a lograr soluciones que resuelvan definitivamente los problemas fronterizos que aquejan a ambas naciones.

Altamente preocupado por las denuncias que nuestros nacionales elevan a las autoridades del país por violación de sus derechos y la orfandad que sienten ante la ausencia de presencia estatal en las zonas fronterizas, han motivado el que mi despacho haya impartido precisas instrucciones a las dependencias de la Procuraduría aledañas a tales regiones a fin de prestar la mayor colaboración posible, con el empleo de los procedimientos con los que cuenta la entidad en su tarea de adoptar medidas para lograr la protección de los derechos humanos y el aseguramiento de su efectividad. Para su conocimiento y con la aspiración de que sean tenidos en cuenta en la agenda de trabajo que al respecto se viene adelantando, le estoy enviando adjunto al presente, copias de algunos de los informes producidos por funcionarios del Ministerio Público sobre el tema que nos ocupa.

Finalmente, al poner a su disposición nuestro propósito de colaboración institucional para el logro de los fines estatales de convivencia pacífica y defensa de nuestro territorio, pero por encima de todo del principio fundante del respeto a la dignidad de nuestros connacionales, quiero manifestarle que en reciente encuentro de trabajo con el Fiscal General de la República de Venezuela, doctor Iván Darío Badel González, se evidenció la necesidad de recomendar a nuestros respectivos gobiernos, en punto al tema de las violaciones de los derechos humanos, un tratamiento conjunto de tal problemática por los organismos nacionales habilitados para ello y en ejercicio de las competencias internas que cada uno de los ordenamientos de los países les atribuyen, a efectos de adelantar las investigaciones que se consideren necesarias para esclarecer las denuncias presentadas por supuestas violaciones a los derechos humanos, con la comunicación permanente y el ánimo de fortalecer la cooperación institucional entre ambas naciones.

Con sentimientos de consideración y aprecio, me suscribo del señor Ministro.

Atentamente,

Orlando Vásquez Velásquez,

Procurador General de la Nación.

Constancia número 4

El Movimiento Unitario Metapolítico felicita al señor Ministro de Justicia, doctor Néstor Humberto Martínez Neira, por el gran logro en favor del recluso colombiano y especialmente aplaude la creación y el desarrollo de las cooperativas en las diferentes prisiones del país.

Vale la pena resaltar que éste era uno de los propósitos enunciados en el programa presidencial públicamente expuesto por la líder e ideóloga del movimiento, Regina Betancourt de Liska.

La microempresa y el cooperativismo son la solución del desarrollo futuro en Colombia con mayor cobertura para las clases populares del país.

Nubia Rosa Brand Herrera,

Representante a la Cámara

Movimiento Unitario Metapolítico.

Santa Fe de Bogotá, D. C., diciembre 12 de 1995.

Constancia número 5

COLOMBIA

Misiones Diplomáticas en el exterior

Visita de seguimiento a realizar por la Comisión Segunda de la Cámara

Plan de Acción

Proponente: Parlamentario citante *Manuel Ramiro Velásquez Arroyave*.

Propuestas

- Podríamos seguir el mismo esquema básico acordado con la Cancillería para la visita a cárceles en el exterior.

- Las áreas geográficas a cubrir serían las mismas; es decir Suramérica, Centroamérica y Caribe, Norteamérica y Europa.

- Las comisiones iniciales se ajustarían, cruzando los parlamentarios para que no repitan región.

- Embajadores, Cónsules y funcionarios de Cancillería y Proexport deben ser comunicados de la visita, solicitándoles tener listo un informe-resumen por los últimos dos años.

- El informe debe contener estadísticas e información descriptiva de las tareas realizadas y asignadas en el Manual de funciones.

- Indicar el registro que, dentro de la diplomacia moderna, técnica y sistematizada (como lo afirmó el Canciller en el debate de la Comisión Segunda), se lleva en cada misión diplomática acerca de los informes mensuales o periódicos y consultas elevadas a Bogotá.

- Enunciar tareas de apoyo para ciudadanos residentes, turistas, estudiantes, profesionales independientes, empresarios, presos, etc., incluyendo extranjeros con interés de vincularse a Colombia.

- Preparar entrevistas de la comisión con Ministerios en los cuales se ha apoyado dicha tarea y por énfasis de los éxitos obtenidos.

- Preparar entrevistas de la Comitiva con las Comisiones de Relaciones Exteriores de los Parlamentos en los países visitados.

- Preparar entrevista con los Cancilleres.

- Evaluación de la anterior visita (cuando se repita misión diplomática) respecto a presos colombianos en el exterior y cárceles.

- La Secretaría de la Comisión Segunda consultará tentativamente un listado de subcomisiones geográficas.

- Divulgación y diligenciamiento de la doble nacionalidad.

- Organización de la colonia colombiana y censo por parte de la misión diplomática.

- La fecha de los desplazamientos consultará la temperatura del clima vigente en la región.

- Tareas realizadas Cancillería-Proexport; promociones, ferias, visitas empresariales mutuas, proyectos de convenios, etc.

- Un bosquejo inicial del programa debe enviarse a la Presidencia de la Cámara antes de culminar actividades administrativas este 20 de diciembre, incluyendo las áreas geográficas y los Parlamentarios allí incluidos provisionalmente e indicando la proposición aprobada en plenaria que autorizó el desplazamiento.

Atentamente,

Manuel Ramiro Velásquez Arroyave.

Constancia número 3

Señor

Juan Carlos Esguerra Portocarrero

Ministro de Defensa

Ciudad

Nos permitimos formular las siguientes inquietudes dentro del marco de la Ley 5ª de 1992, artículo 258, que dice así: "Solicitud de informes por los Congresistas. Los Senadores y Representantes pueden solicitar cualquier informe a los funcionarios autorizados para expedirlo, en ejercicio del control que corresponde adelantar al Congreso. En los cinco (5) días siguientes deberá procederse a su cumplimiento; su omisión obligará la designación de un agente especial de la Procuraduría General de la Nación a fin de que se proceda de conformidad y sin perjuicio de lo dispuesto en el siguiente artículo".

Los interrogantes son:

- ¿Cuál era el inventario oficial en Indumil de municiones, tipo y marca a enero 30 de 1995, y cuál a la fecha?

- ¿Cuántas unidades de municiones solicitó en compra el agregado militar de Ecuador?

- ¿Cuántas unidades de municiones fueron autorizadas en venta y tipo de armamento en que son utilizables?

- ¿Cuál fue el valor del total de la munición negociada con el Gobierno de Ecuador?

- ¿Cuál fue el valor del cheque expedido a favor de Indumil por parte del Gobierno del Ecuador?

- Exactamente, ¿en qué fecha fue devuelto por Colombia dicho cheque, bajo qué mecanismos se devolvió y cuáles eran sus especificaciones? (Banco, número de cuenta, número de cheque, fecha, valor, etc.).

- Dichas municiones, ¿qué país de fabricación tienen?

- ¿En qué fecha, cuántas y tipo de municiones que se autorizaron adquirir en Honduras?

- ¿Cuál fue el valor autorizado para dicha negociación por unidades y en total?

- Tipo de armamento en que iban a ser autorizadas.

- ¿Qué tipo de municiones fabrica Indumil?

En espera de su respuesta.

Atentamente,

El Representante a la Cámara Comisión Segunda de Relaciones Exteriores y Defensa Nacional,

Manuel Ramiro Velásquez Arroyave.

Proposición

ANEXO NUMERO 4

Artículo Nuevo. Facúltase al Gobierno Nacional para esclarecer los estímulos fiscales que permitan la operatividad de las aerolíneas de pasajeros y de carga que realicen el "Transporte de Apoyo Social", en las zonas alejadas de Colombia, incluyendo los nuevos departamentos.

Parágrafo. El Gobierno tendrá en cuenta a la empresa estatal Satena y otras similares que en su evaluación requieran este tipo de subsidio o estímulo.

Diciembre 6 de...

Presentado por: *Manuel Ramiro Velásquez Arroyave.*

Respaldado por:

Graciela Otálora, Departamento Guainía; Benjamín Higuera Rivera, Franco Salazar, Evelio Ramírez Martínez, Gabriel Zapata, Juan José Medina, Augusto Vidal Perdomo, Octavio Jaramillo.

(Hay más firmas ilegibles).

CONTENIDO

Gaceta número 218 - Jueves 6 de junio de 1996

CAMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISION

Comisión Segunda Constitucional Permanente

Sesiones Ordinarias

Págs.

Acta número 19 de 1995 (noviembre 29) 1

Acta número 20 de 1995 (diciembre 6) 22

Acta número 21 de 1995 (diciembre 12) 23