



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - IVSTITIA ET LITTERAE

AÑO VI - Nº 548

Santa Fe de Bogotá, D. C., lunes 22 de diciembre de 1997

EDICION DE 4 PAGINAS

DIRECTORES:

PEDRO PUMAREJO VEGA
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

DIEGO VIVAS TAFUR
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

SENADO DE LA REPUBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NUMERO 169 DE 1997

por medio de la cual se reglamenta el ejercicio del pilotaje práctico en Colombia.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. *Piloto práctico. Definición.* Es un profesional especializado del mar, titulado por la Dirección General Marítima, experto reconocido en el conocimiento de una zona marítima, fluvial o puerto específico y preparado para asesorar a los capitanes en las maniobras de las naves, para garantizar la supervivencia de la vida humana en el mar, la seguridad de las embarcaciones, de su carga y de las instalaciones portuarias.

Artículo 2º. *Navegación de practica.* Es la navegación que se realiza por aguas restringidas o interiores, dentro de los límites de una bahía o sección de río habilitada como puerto, conduciendo las naves o artefactos navales remolcados, por aguas navegables en forma segura.

Artículo 3º. *Maniobra.* Es el conjunto de movimientos coordinados que ejecuta la nave como resultado de órdenes a los medios de propulsión y gobierno, al apoyo de remolcadores, al uso del equipo de fondeo y amarre, para poder llevarla con seguridad a muelle, fondeo, abarreamiento o ruta de salida.

Artículo 4º. *Naturaleza.* El servicio de pilotaje es de interés nacional, a fin de garantizar la navegación marítima y la seguridad de la operación portuaria del país.

Artículo 5º. *Obligatoriedad.* En los puertos públicos marítimos y fluviales, en áreas bajo jurisdicción de Dimar, el practica debe ser efectuado por pilotos prácticos al servicio de una empresa de practica privado, facultada mediante resolución de la Dirección General Marítima, bajo el control y supervisión de la Capitanía de Puerto y de la Superintendencia General de Puertos ante quienes deben registrarse.

Artículo 6º. *Función de asesoría.* El carácter de la función del piloto práctico es de Asesoría al Capitán en la maniobra, sin que ello implique encargarse directamente del manejo integral del barco.

Artículo 7º. *Requisitos.* El piloto práctico es un oficial egresado de la Escuela Naval de Cadetes, que debe tener como mínimo Licencia de Oficial de Puente de Altura, Categoría "A".

Artículo 8º. *Edad de desempeño.* Los pilotos prácticos podrán desempeñarse en su profesión hasta cuando se encuentren aptos física y mentalmente para ello.

A partir de los sesenta (60) años solamente se expedirán licencias por un (1) año, para lo cual el piloto práctico debe remitir a la Dirección Marítima los exámenes médicos establecidos en el artículo 29 del Reglamento 002-DIMAR-94.

Artículo 9º. *Limitante.* Al cumplir funciones de asesoría, el piloto práctico no podrá ser a su vez operador portuario.

Artículo 10. *Consejo Marítimo Portuario.* Será el órgano en el que se discutirán y aprobarán las decisiones en materia de tarifas de practica, entrenamiento de aspirantes a pilotos prácticos, número de operaciones que podrá realizar un piloto práctico por día o semana en cada puerto.

De este Consejo Marítimo Portuario hará parte de un representante de las compañías privadas de pilotaje licenciadas por Dimar.

Artículo 11. *Reconocimiento gremial.* Se reconoce a la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos de Colombia, ANPRA, como vocero en la determinación de los asuntos que competen a la actividad del pilotaje, tanto ante la Dirección General Marítima, Superintendencia de Puertos y Consejo Marítimo Portuario.

Artículo 12. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.
Presentado por;

Luis Emilio Sierra Grajales,
Senador de la República.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Parece a primera vista un tema un tanto extraño. Confieso que para mí lo fue.

La denominación piloto práctico obliga inmediatamente a pensar en carros, aeronaves, menos en buques o barcos.

Pues bien, el pilotaje práctico es una especialización de la profesión del marino, que cumple una función vital para nuestra economía, comercio internacional, operación portuaria, medio ambiente y lo que es más importante, para la conservación de la vida humana.

El pilotaje en Colombia

En los albores del siglo XX, no existía una legislación que regulara adecuadamente la profesión del pilotaje, por cuanto aún no había una

conciencia marítima definida en la mente de los gobernantes del país, encasillados en los 2.800 metros de la altiplanicie cundiboyacense. Cuando el Presidente de la República, doctor Enrique Olaya Herrera creó la Escuela Marítima en 1935 dio con ellos los primeros pasos hacia lo que sería con el tiempo una organización naval respetable como la que actualmente dirige los asuntos de la Marina de Guerra y de la Marina Mercante en Colombia.

Inicialmente, los "prácticos" o "Lemanes", que asesoraban a los capitanes en su navegación por los canales de los puertos marítimos y fluviales, eran nativos empíricos, cuyos conocimientos se transmitían de padres a hijos. Fueron los pioneros de practica en Colombia y aún hay en servicio activo, algunos de ellos en los puertos principales de la Costa Atlántica.

Actualmente, la Dirección Marítima es la autoridad bajo cuyo control se desenvuelve el pilotaje o practica en Colombia, por medio del reglamento 002-DIMAR-94, orgánico de los servicios de los pilotos en zonas marítimas, fluviales y portuarias de la República de Colombia.

EL PILOTAJE Y LOS PUERTOS

Historia

Barranquilla

Barranquilla inicia operaciones como puerto marítimo y fluvial en 1936, cuando se concluyeron las obras de Bocas de Ceniza y la construcción del Terminal Marítimo, hoy "Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla" (S.P.R.B.).

En esta época, la entrada al puerto estaba limitada a 20 pies de calado (6.09 metros) por una barra de arena que obstruía la boca del río en su desembocadura.

A comienzos de la década de 1960, se inicia la construcción del dique de contracción de Bocas de Ceniza para reducir la boca del río y lograr la destrucción de la barra. En 1964 se logra la destrucción de la barra cuando las obras estaban en un 50% de avance.

En 1996, se finaliza el dique de contracción y la navegación se regulariza hasta el terminal marítimo. En 1972 aparece una isla frente al sector de SIAPE que disminuye la profundidad y limita el tráfico de barcos de mayor calado.

Después de múltiples estudios, se concluye que debe construirse un Dique Direccional en el área mencionada para desviar la corriente del río por un solo brazo, ya que el curso se había dividido en dos por efecto de la isla.

El Dique Direccional se termina en 1994 y desde ese año se estabiliza el canal, con la ayuda de dragados periódicos de relimpia en el área de "Bocas de Ceniza", la profundidad se ha mantenido en 32 pies de profundidad (9.75 metros).

Cartagena

La historia de Cartagena como puerto es ampliamente conocida en el país, pero por otro lado, poco se sabe sobre la trayectoria de los pilotos prácticos que asistían a los barcos en su recorrido por las aguas de la bahía desde finales del siglo XIX.

En esta época, se inició la construcción del muelle de "La Mochila" en el sitio en el que actualmente se encuentra la Base Naval ARC "Bolívar" y a raíz de este adelanto, surgió la necesidad de formar un grupo de prácticos para que asistieran a los vapores por los canales de la bahía y los dejaran convenientemente atracados en el muelle. Así nacieron las distintas dinastías de pilotos prácticos oriundos de Bocachica de donde provienen algunos de los que todavía maniobran en el puerto y en los diferentes muelles de Cartagena.

En un antiguo Código de Comercio se encuentran reglamentadas las funciones de los "Pilotos Lemanes" (Del francés "Laman" por "Lodeman" o "Lodman" y este del holandés "Loodman": Piloto-Práctico. Rodolfo de la Vega. Artículo sobre "Los Lemanes" publicado en *El Universal* el 23 de febrero de 1992).

El terminal actual, se terminó de construir en 1933 y a partir de 1961 inició actividades la Empresa Puertos de Colombia (Colpuertos), cuya liquidación se produjo 30 años después. Al servicio de Colpuertos

laboraron ininterrumpidamente tanto los pilotos de Bocachica como los incorporados a la actividad después de prestar sus servicios como oficiales en la Armada Nacional.

Hasta 1954, los pilotos prácticos prestaban guardia en el Fuerte de San Fernando y se trasladaban a los barcos en un cayuco o bote pequeño impulsado por dos remeros con canaleta. Inicialmente, el tráfico del puerto estaba restringido a las horas diurnas por cuanto no había señalización adecuada. Posteriormente se instaló un faro en el Fuerte de San Fernando y algunas boyas que permitieron la navegación nocturna.

Actualmente, el canal principal y los de acceso a los 52 muelles del puerto se encuentran adecuadamente señalizados, por lo que la actividad operacional es permanente. El canal de acceso tiene 38 pies de profundidad (11.58 metros) lo que permite el paso de barcos hasta de 35 pies de calado (10.67 metros).

El muelle de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena tiene capacidad para 7 barcos simultáneamente. Realiza inversiones por US\$50.000.000, para cumplir las metas de desarrollo del presente siglo.

Buenaventura

Tradicionalmente ha sido el puerto más importante de Colombia y uno de los principales en la Costa Pacífica de Suramérica.

El pilotaje tuvo un desarrollo similar al de los puertos de la Costa Atlántica puesto que en un principio, fue manejado por pilotos empíricos al servicio de la Aduana Nacional y posteriormente, los mismos profesionales pasaron al servicio de Puertos de Colombia, hasta su liquidación.

Las compañías de pilotaje

Existen en el país 11 compañías privadas de pilotajes debidamente inscritas y licenciadas por la Dirección General Marítima. La mayor parte de ellos, o sea 7 en total, están afiliadas a la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos (ANPRA), creada mediante Resolución número 528 del 17 de septiembre de 1993 y certificado de personería jurídica expedidos por la Alcaldía Mayor de Santa Fe de Bogotá.

La mayoría de los pilotos prácticos son egresados de la Escuela Naval "Almirante Padilla" de Cartagena, cuna de los oficiales de la Armada Nacional.

El proyecto de ley que se pone a consideración del Congreso busca reconocerle la importancia a una profesión que hasta ahora es poco conocida, pero que cumple una función fundamental en los siguientes aspectos:

Economía nacional

Gracias a sus conocimientos pueden ingresar a nuestros puertos las embarcaciones en las que se realiza el comercio exterior tanto de importaciones y exportaciones de nuestro país. Tan importante es, que baste sólo con imaginar el perjuicio que se causaría a la economía nacional el encallamiento de una embarcación en el canal de acceso de cualquiera de nuestros puertos.

Operación portuaria

No podría darse sin buques que no tengan forma de llevar a los muelles. No existiría sin aquella.

Medioambiental

Para nadie es un secreto la peligrosidad de los contenidos que se transportan en los barcos. El hundimiento, encallamiento, avería de una nave, podría causar gravísimos deterioros y contaminación a las aguas y al medio ambiente.

Seguridad

De la buena pericia depende no sólo la conservación de la carga que se transporta, sino de la vida misma de las personas, tripulantes o pasajeros:

Como podrá verse, la profesión de piloto práctico es tan importante, que en otras latitudes se le considera un verdadero interés nacional, brindándole todo el apoyo y garantías para su operación.

En nuestro país se ha regido mediante resoluciones emitidas por la Dimar (Dirección Marítima) a quien se le reconoce la autoridad y dirección.

Ha llegado el momento para que en nuestro medio se establezcan las bases mínimas legales, se haga su definición, se señale su naturaleza, se designe la entidad en la que se planteen los temas inherentes al mismo y se promueva la Asociación como mecanismo de organización.

De los honorables Senadores,

Luis Emilio Sierra Grajales,
Senador de la República.

SENADO DE LA REPUBLICA

SECRETARIA GENERAL

Tramitación de leyes

Santa Fe de Bogotá, D. C., 18 de diciembre de 1997

Señor Presidente

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 169 de 1997 Senado, "por medio de la cual se reglamenta el ejercicio del pilotaje práctico en Colombia", me permito pasar a su Despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General. La materia de que trata el mencionado

proyecto de ley es competencia de la Comisión Segunda Constitucional Permanente.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Pedro Pumarejo Vega.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO
DE LA REPUBLICA

Santa Fe de Bogotá, D. C., diciembre 18 de 1997

De conformidad con el informe de Secretaría General, dése por repartido el Proyecto de ley de la referencia a la Comisión Segunda Constitucional Permanente, para lo cual se harán las anotaciones de rigor y se enviará copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la Gaceta Legislativa del Congreso.

Cumplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Amylkar Acosta Medina.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Pedro Pumarejo Vega.

PONENCIAS

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 257 DE 1997 SENADO, 189 DE 1996 CAMARA

por la cual se establece pensión vitalicia y otros beneficios a favor de parientes de personas fallecidas durante la prestación del servicio militar obligatorio.

Honorables Senadores:

En cumplimiento del encargo que me hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Segunda del honorable Senado de la República y conforme con lo dispuesto en los artículos 156 y 157 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir ponencia para segundo al Proyecto de ley número 257 de 1997 Senado, 189 de 1996 Cámara, "por la cual se establece pensión vitalicia y otros beneficios a favor de parientes de personas fallecidas durante la prestación del servicio militar obligatorio".

No es un secreto para nosotros ni para la mayoría de colombianos, el alarmante número de soldados que día a día pierden la vida en medio de los continuos combates o emboscadas y en diferentes atentados a las fuerzas militares por parte de delincuentes comunes o de grupos insurgentes, cuyo objetivo común es implantar el terror en la comunidad y en otros casos acabar con nuestras fuerzas militares dejando al país a la deriva y en sus manos.

La intención de este proyecto de ley es recompensar de alguna forma a todas esas familias colombianas víctimas de una violencia sin tregua en la cual, lamentablemente pierden a sus hijos, muchachos que parten un día de su hogar con el propósito de cumplir con el deber y la obligación de prestarle un servicio a su patria y con el anhelo de constituirse —en la mayoría de los casos— en la esperanza del mejoramiento de las condiciones de vida de ese núcleo familiar.

En Colombia, conscientes, que uno de los fines del Estado lo constituye la Seguridad Nacional, se incluyeron en la Constitución Política de 1991 a partir del artículo 216 y siguientes hasta el artículo 223, todo lo referente a la Fuerza Pública. Así mismo, señala nuestra carta política que para la prestación y cumplimiento de éstos fines, la Nación contará para su defensa con unas Fuerzas Militares permanentes constituidas por el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea, cuyo objetivo central es la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y el orden constitucional.

Para conformar la Fuerza Pública el Estado mediante la conscripción o reclutamiento provee el recurso humano necesario, es así como surge el servicio militar obligatorio el cual está reglamentado por la Ley 48 de marzo 3 de 1993 y el Decreto 2048 del mismo año que trazó y pautó el mandato de esa ley.

La Ley 48 de 1993 ordena en su artículo 10, la obligación de definir la situación militar a todo varón colombiano a partir de la fecha en que cumpla su mayoría de edad (18 años) obligación que termina el día en que cumpla los cincuenta (50) años de edad.

Este servicio militar obligatorio tiene una duración de doce (12) a veinticuatro (24) meses, según sea la modalidad ya que actualmente existen cuatro modalidades de servicio para prestar en cualquiera de las instituciones de las Fuerzas Armadas y de Policía:

- * Como soldados regular, duración de 18 a 24 meses
- * Como soldado bachiller, duración 12 meses
- * Como auxiliar de policía bachiller, duración 12 meses
- * Como soldado campesino, duración de 12 a 18 meses

Algunos de los ingredientes perturbadores de la paz social en Colombia provienen de la guerrilla, el narcotráfico, la delincuencia organizada, el terrorismo, el paramilitarismo y el vandalismo.

Según el Ministerio de Defensa, las cifras de soldados muertos en combate durante los últimos seis años:

Año 1990 - 156 soldados muertos
Año 1991 - 162 soldados muertos
Año 1992 - 219 soldados muertos
Año 1993 - 198 soldados muertos
Año 1994 - 216 soldados muertos
Año 1995 - 162 soldados muertos
Año 1996 - 200 soldados muertos

Hoy día, con la muerte de un soldado que estaba prestando el servicio militar obligatorio, sus beneficiarios tienen derecho a recibir el valor del seguro vigente y una indemnización equivalente a cuarenta y ocho (48) salarios básicos correspondientes al grado de Cabo Segundo.

Pretende el presente proyecto de ley, establecer de manera gradual y ajustada a los procedimientos procesales de la jurisdicción civil la irrigación del subsidio estatal. Es así, como en cifras actuales teniendo en cuenta la inflación anual, cada una de las dos situaciones cobijadas por este proyecto quedaría así:

a) En caso de muerte fuera de combate, al peso de hoy, con incremento promedio de inflación del 18% anual, costaría al tesoro de la Nación, cubrir el riesgo de un (1) individuo, para el año 1997 \$2.347.912; para 1998 \$2.770.530; para 1999 \$3.269.233;

b) En caso de muerte en combate, para 1997 \$4.695.824; para 1998: \$5.541.060; para 1999: \$6.538.467, y así año tras año.

Lo anterior, para darle una mayor ilustración a precio de costo, para relegar el temor financiero que este proyecto de ley, incluiría al Presupuesto General de la Nación - Ministerio de Defensa Nacional, en nuevos rubros de incremento al gasto, situación que se facilita, por cuanto ya existe lo concerniente al pago de las sentencias judiciales-Responsabilidad Civil Extracontractual del Estado-Ministerio de Defensa Nacional.

El ponente recomienda un párrafo nuevo que sería el tercero del artículo 5º, el cual dice:

En caso de no haber ascendientes o padres adoptantes vivos, al momento de hacerse efectivo el beneficio contemplado en el artículo 1º de esta ley, la pensión se reconocerá únicamente a aquel hermano (s) legítimo (s) que se encuentre (n) en estado de incapacidad física permanente absoluta probada por autoridad competente que así lo demuestre y sin consideración a su edad, dándole prelación a la persona que el causante haya designado en el momento de la incorporación al servicio militar obligatorio.

El propósito de esta adición es reconocer un beneficio de elemental justicia, para aquellas personas que quedan en una total desprotección y sin capacidad física o mental para subsistir por sus propios medios (incapacitados) y que al quedar huérfanos de sus padres estarían sin este necesario apoyo.

CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

Este proyecto de ley inicialmente fue presentado en la Cámara de Representantes con un total de catorce (14) artículos, pero por sugerencia del Gobierno Nacional fue modificado quedando en definitiva con nueve (9) artículos cuyo texto definitivo es el siguiente:

(El título del proyecto queda igual).

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Muerte en combate. A partir de la vigencia de la presente ley, a la muerte de la persona vinculada a las FF.AA. y de Policía, por razón constitucional y legal de la prestación del servicio militar obligatorio, ocurrida en combate o como consecuencia de la acción del enemigo, en conflicto internacional o participando en operaciones de conservación o restablecimiento del orden público, sus beneficiarios en el orden establecido en esta ley, o los beneficiarios que designe la persona prestataria del servicio militar al incorporarse, tendrán derecho a una pensión vitalicia equivalente a un salario y medio (1 1/2) mínimo mensuales y vigentes.

Parágrafo. Lo establecido en este artículo, se aplicará igualmente en el caso de muerte de la persona prestataria del servicio militar obligatorio, como consecuencia de heridas recibidas en combate o como consecuencia de la acción del enemigo.

Artículo 2º. Declaración de muerte por desaparecimiento. Se hará por la jurisdicción civil, conforme a los artículos 657, 658 y concordantes del Código de Procedimiento Civil y tendrán derecho a lo establecido en el artículo 1º de la presente ley.

Artículo 3º. Mesadas adicionales. Los beneficiarios de la pensión reconocidos en la respectiva resolución o acto administrativo que así lo ordene, tendrán derecho a percibir semestralmente del tesoro público - Ministerio de Defensa Nacional- una mesada pensional equivalente a la totalidad de la pensión mensual que disfrute a 30 de mayo y 30 de noviembre del respectivo año fiscal. Cada mesada deberá pagarse dentro de la primera quincena de los meses de junio y diciembre.

Artículo 4º. Servicios médicos asistenciales. Los beneficiarios legalmente reconocidos tendrán derecho a los servicios de acuerdo con el sistema general de salud en los términos establecidos en la Ley 100 de 1993.

Artículo 5º. Beneficiarios. Serán llamados a recibir los rendimientos del causante, los ascendientes o padres adoptivos según se registre en el formulario de incorporación.

En segundo orden, previa justificación de haber excluido a ascendientes o padres adoptivos del primer orden, se otorgará el beneficio a la persona que el causante haya designado en el momento de la incorporación al servicio militar obligatorio, de conformidad con el régimen general de pensiones de la Ley 100 de 1993.

Parágrafo 1º. Establécese como requisito para la persona quien vaya a ser beneficiario de la pensión, que al momento de serle reconocida tenga como edad mínima cincuenta (50) años. De no tener esta edad, el acto administrativo del reconocimiento se suspenderá hasta el cumplimiento de esta condición suspensiva, sin que se inicie la prescripción de que trata el artículo 6º de esta ley.

Parágrafo 2º. La sustitución pensional de manera exclusiva, sólo podrá concederse entre un ascendiente al otro ascendiente o entre los padres adoptantes. No podrá desplazarse a otros parientes.

Parágrafo 3º. En caso de no haber ascendientes o padres adoptantes vivos, al momento de hacerse efectivo el beneficio contemplado en el artículo 1º de esta ley, la pensión se reconocerá únicamente a aquel hermano(s) legítimo(s) que se encuentre(n) en estado de incapacidad física permanente absoluta probada por autoridad competente que así lo demuestre y sin consideración a su edad, dándole prelación a la persona que el causante haya designado en el momento de la incorporación al servicio militar obligatorio.

Artículo 6º. Prescripción. Los derechos aquí consagrados prescriben en tres (3) años, contados a partir de la ejecutoria del hecho o acto administrativo.

Artículo 7º. Procedimiento oficioso. El reconocimiento de los derechos consagrados en esta ley, sufrirán trámite oficioso por parte de la administración, de conformidad con los requisitos establecidos en esta ley.

Artículo 8º. Casos de dudas. Los vacíos que se presentaren, se llenarán en lo pertinente al procedimiento que se adopta, para los casos de muerte de un soldado profesional conforme a los reglamentos y las leyes vigentes al respecto.

Artículo 9º. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Con base en las anteriores consideraciones, propongo:

Dése segundo debate al Proyecto de ley número 257 de 1997 Senado, 189 de 1996 Cámara, "por la cual se establece pensión vitalicia y otros beneficios a favor de parientes de personas fallecidas durante la prestación del servicio militar obligatorio".

De los honorables Senadores,

Emiro José Arrázola Ospina,

Senador Comisión Segunda honorable Senado de la República.

CONTENIDO

Gaceta número 548 - Lunes 22 de diciembre de 1997

SENADO DE LA REPUBLICA

Págs.

PROYECTOS DE LEY

Proyecto de ley número 169 de 1997, por medio de la cual se reglamenta el ejercicio del pilotaje práctico en Colombia 1

PONENCIAS

Ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 257 de 1997 Senado, 189 de 1996 Cámara, por la cual se establece pensión vitalicia y otros beneficios a favor de parientes de personas fallecidas durante la prestación del servicio militar obligatorio 3