



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA - IVSTITIA ET LITTERAE

AÑO VII - Nº 312

Santa Fe de Bogotá, D. C., jueves 3 de diciembre de 1998

EDICION DE 16 PAGINAS

DIRECTORES:

MANUEL ENRIQUEZ ROSERO  
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 145 DE 1998 SENADO

*por la cual se concede una autorización a los contribuyentes del Impuesto Predial Unificado en el Distrito Capital.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Cuando el valor del bien que se declare no haya tenido los incrementos que la ley ordena para el avalúo catastral o el autoavalúo del año inmediatamente anterior, o sea inferior a los citados avalúos o autoavalúos, el contribuyente del impuesto predial unificado en el Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá podrá establecer el valor de dicho bien sin la limitación que fija el artículo 155, ord. 1, del Decreto-ley 1421 de 1993. En las hipótesis aquí previstas, el autoavalúo podrá hacerse sin los incrementos ordenados en la norma citada, con incrementos menores o ser inferior al avalúo catastral o al autoavalúo del año inmediatamente anterior.

El contribuyente que haga uso de la autorización que le concede este artículo, deberá conservar a disposición de las autoridades tributarias, para que estas ejerzan las funciones de revisión que les corresponden, el estimativo pericial que haya ordenado sobre la no valorización o desvalorización del bien. Dicho estimativo se elaborará por perito evaluador inscrito en la Lonja de Propiedad Raíz de la ciudad. Para estos efectos, la Lonja adoptará tarifas especiales y supervisará las actuaciones de sus afiliados.

Artículo 2º. La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y promulgación, y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

El Senador,

*Carlos Moreno de Caro.*

#### EXPOSICION DE MOTIVOS

Honorables Senadores:

Al honorable Congreso de la República proponemos para el trámite legislativo correspondiente, se apruebe como ley de la República el presente proyecto de ley, autoría del doctor Jaime Castro –quien debe recibir el mérito correspondiente– “por la cual

se concede una autorización a los contribuyentes del Impuesto Predial Unificado en el Distrito Capital”, cuyas motivaciones pasamos a exponer:

El Estatuto Orgánico de Bogotá (Decreto-ley 1421 de 1993) hizo obligatorio por primera vez en el país el autoavalúo como procedimiento para la liquidación del impuesto predial. Antes, la Ley 14 de 1983, que fortaleció los fiscos departamentales y municipales, y la Ley 44 de 1990, que regula el catastro y los impuestos sobre la propiedad raíz, crearon la figura pero establecieron también que solo regiría a iniciativa del contribuyente o cuando los respectivos concejos municipales la hiciesen obligatoria. Ningún concejo lo hizo. Por ello, su primera aplicación tiene lugar en Bogotá, a partir de la vigencia fiscal de 1994, en medio de enconada controversia, por la novedad misma de la institución y porque su vigencia coincidió con la realización de elecciones legislativas y presidenciales que sirvieron de escenario para que varios de los aspirantes opinaran sobre el tema y ofrecieron cambiar las normas pertinentes del Decreto-ley 1421. Como nada de esto último ocurrió, el autoavalúo se aplicó y se convirtió en pieza maestra de la recuperación de las finanzas del Distrito que logró salir del estado de déficit crónico en que vivía y pasar a uno de equilibrio, inclusive de superávit moderado.

Los efectos fiscales del autoavalúo no se produjeron por un mayor esfuerzo económico de los contribuyentes porque el Consejo Distrital, con buen juicio, mediante su acuerdo 039 de 1993, adoptó un régimen tarifario y de exenciones que moderó esos efectos para quienes venían cumpliendo puntualmente sus obligaciones tributarias. Por ello, en 1994, primer año de vigencia del autoavalúo, los contribuyentes pagaron por concepto de predial, en promedio, las mismas sumas que habían pagado en el 93, con ajustes que se pueden considerar menores.

El gran efecto del autoavalúo se produjo por la multiplicación que logró del número de predios que tributaban. En 1993 pagaron predial 600.000 bienes raíces. En el 94, cerca de un millón. Esa aplicación multiplicó en proporción igual los ingresos de la ciudad a título de predial. Dicho con otras palabras, el autoavalúo permitió

combatir eficazmente el fraude y la evasión fiscales que había en este rubro.

Todo indica que varios miles de propietarios y poseedores eludían el pago del predial porque consideraban que no estaban por fuera de la ley ni corrían ningún riesgo si la administración tributaria que no les remitía la liquidación o factura de cobro correspondiente. En muchos casos, seguramente el contribuyente encontraba la manera (ilícita, obviamente) para que no le liquidaran el impuesto. Pero como el autoavalúo cambió el sistema y le impuso al contribuyente la obligación de hacer él mismo la liquidación, el propietario, antes evasor, sintió que a partir de la vigencia del autoavalúo, si no declaraba, quedaba por fuera de la ley y su predio podía ser perseguido. Ese cambio de sistema— liquidación oficial hecha por la Secretaría de Hacienda vs. Autoavalúo— explica que hayan aparecido casi milagrosamente medio millón de predios que antes no pagaban predial y que la Secretaría de Hacienda no había podido identificar.

Cinco años de aplicación del autoavalúo, que constituye en la materia una verdadera revolución, permiten sacar conclusiones y aconsejan los ajustes que recomiendan las condiciones actuales del mercado inmobiliario.

En primer lugar, debe decirse que el autoavalúo, a pesar de las reacciones que suscitó, mostró sus ventajas porque se convirtió en instrumento idóneo para recaudar de manera eficaz los valores que debe producir el predial. Después de Bogotá, otras ciudades del país (Cali, Cartagena, Barranquilla, entre otras) han aplicado fórmulas comparables a la del autoavalúo, aunque le han cambiado el nombre, tal vez con el propósito de amortiguar el rechazo a que puede dar lugar.

El proyecto de ley que el Gobierno acaba de presentar al Congreso sobre racionalización del sistema tributario de las entidades territoriales, establece que el autoavalúo será obligatorio en las ciudades que tengan más de 100.000 habitantes y opcional en los demás municipios. Agrega que el autoavalúo no puede “ser inferior al avalúo catastral vigente para el mismo período anual que se declara”.

### Finanzas del Distrito

En el caso de Bogotá, el autoavalúo permitió combatir el fraude y la evasión fiscales y consolidó el impuesto predial como base sólida de la financiación de la ciudad. Así lo prueban las cifras del recaudo (en millones de pesos) que por ese concepto ha habido durante los últimos años:

1992	37.300
1993	45.600
1994	100.000
1995	128.000
1996	161.000
1997	224.000
1998	270.300 (hasta agosto)

Gracias, básicamente, a los recaudos de predial y de industria y comercio, que fueron objeto de la reforma tributaria de 1993 puesta en marcha por la Administración Castro y continuada por la Administración Mockus, el Distrito Capital superó las situaciones de déficit crónico que padeció durante décadas, pasó a vivir épocas de superávit, consiguió que el sistema financiero internacional le abriera sus puertas sin aval o garantía de la Nación y es, hoy en día, si no la única, una de las pocas entidades territoriales del país que no está en quiebra y que puede financiar su desarrollo con recursos propios.

### Río Bogotá y predial

El ambicioso programa de descontaminación del río Bogotá, que se inició con la construcción de la Planta El Salitre, está siendo financiado, ante todo, con el 7.5% de lo que la ciudad recauda por concepto de predial. Si éste no hubiese mejorado, ese proyecto no se hubiese podido poner en marcha. La Nación, hasta el momento, no ha querido contribuir con nada al programa de saneamiento del río.

### Situación del Contribuyente

Conforme a las disposiciones vigentes, los propietarios y poseedores de bienes raíces deben pagar predial con base en el autoavalúo que ellos mismos hagan de esos bienes. Ese autoavalúo “no podrá ser inferior el avalúo catastral o autoavalúo del año inmediatamente anterior”, incrementados en un porcentaje igual al índice nacional de precios al consumidor.

Esa fórmula conduce a que avalúos catastrales y autoavalúos, que sirven de base para el pago del predial, se incrementen anual y automáticamente, por virtud de la ley, en porcentaje igual al de la inflación (en promedio el 20%). Mientras tanto, el valor comercial de los bienes, en muchos casos, no crece en la misma proporción; inclusive, a veces decrece porque registra incrementos negativos. Así sucede por circunstancias conocidas: la desaceleración de la actividad económica, la crisis de la industria de la construcción, el deterioro de extensas zonas urbanas, etc.

Las razones anotadas han hecho que se revierta tendencia bien conocida y que la tierra y la propiedad inmueble no siempre se valoricen pues vivimos situación contraria en relación con muchos bienes raíces, independientemente del uso a que estén destinados. Por ello, sus propietarios pagan cada día más predial pues lo tienen que liquidar con base en unos avalúos catastrales o autoavalúos que se han acercado a los valores comerciales o los han superado.

La situación que se acaba de resumir es contraria al principio constitucional que ordena justicia y equidad en el sistema tributario. No obedece a la existencia del autoavalúo, que es apenas un procedimiento para la liquidación del predial. Si no hubiere autoavalúo, nada cambiaría porque el predial de todas maneras se pagaría con base en el avalúo catastral que también crece, por mandato legal, en proporción igual a la del autoavalúo. La situación descrita obedece, como se advirtió, a las razones económicas atrás anotadas.

Para salir de ese impase, el Estatuto Orgánico, que creó el autoavalúo, previó un mecanismo que no ha operado por su complejidad y porque la administración tributaria no tiene interés en que opere. Dice, en efecto, el artículo 155, numeral 1, del Decreto-ley 1421 de 1993. “Cuando el predio tenga un incremento menor (al de la inflación) o un decremento, el contribuyente solicitará autorización para declarar el menor valor”.

Ese mecanismo de excepción no ha operado porque el contribuyente no lo conoce, porque la Secretaría Distrital de Hacienda puede actuar discrecionalmente en la materia y tal vez piensa que se caen los ingresos de la ciudad, o por cualquier otra razón. La causa de la situación anotada no cuenta; lo que importa es que el mecanismo de excepción consagrado por la ley no ha operado. En 1996 se le concedió autorización para declarar por un menor valor a 29 contribuyentes. En 1997, a 27 y en 1998, a 107. Las cifras son insignificantes si se recuerda que el total de contribuyentes pasa de 1.300.000.

De ahí surge la necesidad de encontrar una solución de fondo, que a más de conservar los principios del impuesto predial y su forma de liquidación, se acomode a las variables situaciones económicas, sin necesidad de tener que estar reformando la reglamentación correspondiente.

Esa solución es la que contiene el proyecto de ley adjunto porque mantiene, como principio general, la obligación de declarar el bien por un

valor que "no podrá ser inferior al del avalúo catastral o autoavalúo del año anterior", con los incrementos que fueren del caso, pero también permite declararlo por menos si el predio ha tenido un incremento menor o un decremento. Dicho con otras palabras, el contribuyente puede declarar su bien sin los incrementos ordenados para el avalúo catastral o el autoavalúo del año anterior, o por valores inferiores a los de estos, si el predio tuvo durante el año un incremento menor al de la inflación o un decremento, es decir si su predio no se ha valorizado o se ha desvalorizado.

La autorización que concede la norma conserva, entonces, el principio fundamental del autoavalúo porque es el propio contribuyente quien estima o establece el valor comercial del inmueble respectivo. Pero también le permite, si el valor de su predio se ha deteriorado comercialmente, declararlo sin los incrementos de ley o por valor inferior al del avalúo catastral o autoavalúo del año anterior.

La novedad y alcance de la propuesta radican en que le permite al propietario o poseedor declarar el bien por un valor inferior al que la norma vigente fija como piso legal mínimo. Este mínimo legal tiene carácter restrictivo o limitante para el contribuyente porque no le permite hacer un autoavalúo por valor inferior.

En las hipótesis que contempla la propuesta, el contribuyente deberá conservar, a disposición de las respectivas autoridades tributarias, para que éstas cumplan las funciones de revisión y fiscalización que deben ejercer, el estimativo pericial que hayan ordenado sobre la no valorización o desvalorización del bien, según el caso. Dicho estimativo debe efectuarlo un perito evaluador inscrito en la Lonja y entregarlo al contribuyente antes de la presentación de la respectiva declaración.

Es claro que los bienes que no sufran deterioro en su valor comercial, continuarán declarándose, para efectos del predial, de conformidad con la totalidad de las disposiciones vigentes.

#### Más de dos millones de predios

La aprobación del texto que se somete a consideración del Congreso no debe representar ingresos menores a los que hoy percibe el Distrito por concepto de predial. Como se advirtió, la fórmula sugerida sólo se refiere a los predios que se hayan deteriorado comercialmente y es claro que sólo operará mientras subsista la actual coyuntura económica. Además, para incrementar apreciablemente los recaudos de la ciudad por concepto de predial, la administración tributaria tiene a su disposición dos instrumentos de gran valor.

1. Las sanciones que establezca por inexactitud gracias al severo plan de fiscalización, verificación y vigilancia que adelante sobre las declaraciones que hagan uso de la autofización que concede el proyecto.

2. La actualización del censo catastral de la ciudad porque en él sólo figuran 1.350.000 predios y, según estimativos de la Lonja de Bogotá, los bienes inmuebles de Bogotá pasan de dos millones. Si se multiplica el número de predios en la misma proporción, crece la tributación.

#### NORMAS ESPECIALES

De acuerdo con el artículo 322 de la Constitución, el régimen político, administrativo y fiscal del Distrito Capital debe ser adoptado por el Congreso mediante la expedición de leyes especiales. La que proponemos es una de esas leyes especiales. Por la razón anotada, el tratamiento del tema a que se refiere el ya varias veces citado proyecto, debe hacerse en ley distinta de la que se expida para el conjunto de las entidades territoriales del país. La especificidad de Bogotá que reconoce la Constitución así lo exige.

Por todo lo anterior, se hace imperativo el tránsito del presente proyecto de ley ante el Congreso, y necesaria su aprobación para ser ley de la República.

El Senador de la República,

*Carlos Moreno de Caro.*

## SENADO DE LA REPUBLICA

### SECRETARIA GENERAL

#### Tramitación de Leyes

Santa Fe de Bogotá, D. C., diciembre 1° de 1998

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 145 de 1998 Senado, "por la cual se concede una autorización a los contribuyentes del Impuesto Predial Unificado en el Distrito Capital" presentada en el día de hoy ante Sesión Plenaria. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Tercera Constitucional Permanente.

El Secretario General,

*Manuel Enríquez Rosero.*

### PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO DE LA REPUBLICA

Santa Fe de Bogotá, D. C., diciembre 1° de 1998

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Tercera 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*.

Cúmplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

*Fabio Valencia Cossio.*

El Secretario General del honorable Senado de la República,

*Manuel Enríquez Rosero.*

\*\*\*

### PROYECTO DE LEY NUMERO 146 DE 1998

por la cual se adiciona la Ley 5ª de 1992.

El Congreso de Colombia

#### DECRETA:

Artículo 1°. El numeral 2.6.10. del artículo 369 de la Ley 5ª de 1992 quedará así:

"2.6.10 Comisión de Derechos Humanos y Audiencias

Nº de cargos	Nombre del cargo	Grado
1	Secretario de Comisión	12
2	Asesor II	08
1	Secretaria Ejecutiva	05
1	Mecanógrafa	03
1	Conductor	03
1	Mensajero	01"

Artículo 2°. Adiciónase al artículo 383 de la Ley 5ª de 1992 el numeral 3.12, cuyo texto será el siguiente:

"3.12 Comisión de Derechos Humanos y Audiencias

Nº de cargos	Nombre del cargo	Grado
1	Secretario de Comisión	12
2	Asesor I	07
1	Secretaria Ejecutiva	05
1	Mecanógrafa	03
1	Conductor	03
1	Mensajero	01"

Artículo 3°. La elección, período y régimen de los Secretarios de las Comisiones serán los mismos establecidos para los Secretarios de las Comisiones Constitucionales Permanentes.

Artículo 4°. Por una sola vez y en un plazo no mayor de noventa (90) días contados a partir de la vigencia de la presente ley, facúltase a las Mesas Directivas de una y otra Cámara para designar a los empleados de la planta de personal de las Comisiones a las cuales se refiere esta ley.

Artículo 5°. Autorízase al Gobierno Nacional para efectuar las operaciones presupuestales necesarias para la cumplida ejecución de la presente ley.

Artículo 6°. Esta ley rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

### EXPOSICION DE MOTIVOS

Al proyecto de ley por la cual se modifica la Ley 5ª de 1992

El objetivo de la presente ley es reestructurar la planta de personal de la Comisión de Derechos Humanos del Senado y crear la correspondiente a la Cámara de Representantes, para ponerlas a tono con las necesidades que demanda el cumplimiento de las funciones que les asigna a cada una el artículo 56 de la Ley 5ª de 1992.

En efecto, las citadas comisiones fueron creadas por el artículo 55 de la Ley 5ª de 1992, y el artículo 56 señaló precisas funciones en relación con la defensa, promoción y protección de los derechos humanos.

Las Comisiones de Derechos Humanos y Audiencias están conformadas por diez Senadores y quince Representantes y sesionan por lo menos una vez al mes.

Sus funciones son:

1. La defensa de los derechos humanos cuyas garantías sean vulneradas o desconocidas.

En cumplimiento de lo anterior informarán a cada uno de las cámaras sobre los resultados alcanzados.

2. La vigilancia y control sobre toda autoridad encargada de velar por el respeto de los derechos humanos, así como la promoción de las acciones pertinentes para que, en caso de incumplimiento, se apliquen las sanciones penales y disciplinarias correspondientes.

3. La celebración de audiencias especiales en las que los ciudadanos y representantes de gremios, colegios de profesionales, asociaciones cívicas y sociales, puedan exponer temas de interés para la sociedad y el conocimiento del Congreso.

En las audiencias, que serán públicas, se escuchará a los distintos sectores de la opinión nacional sobre aspectos de la legislación existente y sobre los proyectos que cursan en las cámaras legislativas, a fin de transmitir las iniciativas de carácter popular.

4. Tramitar las observaciones que por escrito hagan llegar los ciudadanos con respecto a un proyecto de ley o acto legislativo.

Es claro que estas funciones sobrepasan en mucho lo que puede hacerse con la actual planta de personal, en forma separada o conjunta, por parte de las Comisiones de Cámara o Senado y, por ende, justifican plenamente la reestructuración que aquí proponemos. Para que puedan lograr su objetivo es preciso que cuenten con los medios apropiados. Entre ellos y en primer lugar, con el personal idóneo que se ocupe de tramitar todos los asuntos de que conozcan las comisiones.

Baste señalar que las quejas presentadas ante el Defensor del pueblo de diciembre de 1993 a diciembre de 1994 relacionadas con la vulneración de los derechos fundamentales, ascendieron a 16.417,

cifra que aumentó en un 60% en comparación con el mismo período inmediatamente anterior.<sup>1</sup>

Sin embargo, la ley no fijó una planta apropiada para el desarrollo de las funciones encomendadas, en el caso de Senado, ni menos determinó ningún cargo en el caso de la Cámara de Representantes.

Esta circunstancia no concuerda con la grave situación de los derechos humanos que vive Colombia, expuesta con claridad en los informes de la Procuraduría General de la Nación y la Defensoría del Pueblo, y también por el Gobierno, que en reiteradas ocasiones ha admitido que en efecto en el país es frecuente la violación de los derechos fundamentales. De igual manera las organizaciones internacionales se han ocupado en extenso del tema, lo que comprueba que en esta materia es bastante lo que puede hacer el Congreso para instaurar una verdadera cultura de defensa de tales garantías.

No sobra anotar, por otra parte, que la función de defensa de los derechos humanos que el legislador le atribuye a las comisiones no tiene carácter sancionatorio. Se trata fundamentalmente de una labor de vigilancia y control que, sirviendo de enlace entre la rama legislativa y la sociedad civil, pueda interpretar fielmente el sentir ciudadano sobre el tema. Se trata, en fin, básicamente de una labor pedagógica.

De ahí que el Constituyente, simultáneamente con la protección jurídica, hubiera previsto el desarrollo de una intensa labor de divulgación a diferentes niveles y en todos los estamentos sociales.

Colombia ha suscrito múltiples tratados y convenciones internacionales sobre defensa y promoción de los derechos humanos, en especial a partir de la creación de las Naciones Unidas, en su gran mayoría incorporados a nuestro ordenamiento interno, los cuales la obligan a cumplirlos y a hacerlos cumplir con estricto rigor.

Pero simultáneamente, por desgracia, casi desde esa misma época la violencia se ha entronizado a lo largo y ancho de su territorio con las más diversas manifestaciones. El secuestro, la tortura, las desapariciones, la siembra de campos con minas quiebrapatas, el desplazamiento por causa de la violencia y otras formas de tratos crueles e inhumanos caracterizan nuestro devenir histórico en los años recientes.

De ahí que consideramos trascendental el papel que están llamadas a cumplir las comisiones de derechos humanos del Congreso, máximo escenario de la democracia, en donde el ciudadano pueda encontrar por lo menos un interlocutor que transmita sus inquietudes a las autoridades competentes en procura de un trato justo y al mismo tiempo ejerza control sobre el cumplimiento de sus funciones, según ya está dispuesto en la ley.

A esa dirección apunta la propuesta de reestructuración administrativa contenida en el presente proyecto y creemos que ella justifica plenamente su trámite y aprobación.

De los honorables Senadores,

*Piedad Córdoba de Castro*, Presidenta de la Comisión; *Carlos Moreno de Caro*, Vicepresidente de la Comisión.

*Alfonso Angarita Baracaldo*, *Jorge Gechem Turbay*, *Rafael Orduz Medina*, *Gabriel Zapata Correa*, *Camilo Sánchez Ortega*, *Mauricio Jaramillo M.*, *José Edgar Perea Arias*, *Francisco Murgueitio*.

<sup>1</sup> CORDOBA, Triviño Jaime. Segundo Informe Anual del Defensor del Pueblo. 1995 Serie de documentos N° 8, Pg. 23, Tercer Mundo 1995.

Honorables Representantes Miembros Comisión de Derechos Humanos – Cámara de Representantes,

*Germán Navas T.*, Presidente; *Benjamín Higuera R.*; Vicepresidente.

*Alvaro Araújo Castro, Pompilio Avendaño L., Sergio Cabrera C., Juan I. Castrillón R., Jorge E. Gómez Celis, Rafael Guzmán N., Oscar López Cadavid, Carlos A. Martín S., Emith Montilla E., Miriam A. Paredes A., Juan Carlos Restrepo, Julio A. Restrepo, José Raúl Rueda M., Manuel Ramiro Velásquez A., Néstor Jaime Cárdenas J.*

#### SENADO DE LA REPUBLICA

#### SECRETARIA GENERAL

Tramitación de Leyes

Santa Fe de Bogotá, D. C., diciembre 1° de 1998

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 146 de 1998 Senado, "por la cual se adiciona la Ley 5ª de 1992" presentada en el día de hoy ante Sesión Plenaria. La materia de que

trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Primera Constitucional Permanente.

El Secretario General,

*Manuel Enríquez Rosero.*

#### PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO DE LA REPUBLICA

Santa Fe de Bogotá, D. C., diciembre 1° de 1998

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Primera 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,

*Fabio Valencia Cossio.*

El Secretario General del honorable Senado de la República,

*Manuel Enríquez Rosero.*

## PONENCIAS

### PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 89 DE 1998 SENADO

*por medio de la cual se aprueba el Convenio Cultural entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República Islámica de Irán.*

Doctor

RAFAEL ORDUZ

Presidente

Honorable Comisión II

Senado de la República

Honorables Senadores, cumplo con el honroso encargo de rendir ponencia, para primer debate, respecto al Proyecto de ley número 89 de 1998, por medio de la cual se aprueba el convenio cultural entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República Islámica de Irán. Convenio suscrito en Medellín el 4 de septiembre de 1997, en el marco de la Primera Reunión de Ministros de Cultura del Movimiento de Países No Alineados, NOAL.

Colombia e Irán, tienen sus mejores momentos en sus relaciones culturales desde el establecimiento de sus vínculos diplomáticos en abril de 1975. Colombia, es el país suramericano de más activa relación cultural con Irán, proceso que se ha fortalecido con el intercambio de visitas de funcionarios de muy alto nivel, la suscripción de acuerdos directos entre el departamento de Boyacá y la provincia de Esfahán en julio de 1997, el programa de Cooperación Audiovisual entre el Ministerio de Cultura de Colombia y el Ministerio de Cultura y Guía Islámica de Irán, la participación de un grupo musical iraní en el 35° Festival de Música Sacra de Popayán y de la inauguración en el Museo Sadabad de Teherán de la exposición fotográfica "Colombia Sitios Declarados Patrimonio de la Humanidad".

Ambos gobiernos están convencidos de que la cultura puede fomentar la comprensión mutua para evitar discordias y conflictos, respeto por la diversidad cultural mediante el reconocimiento de los diferentes valores, tradiciones, costumbres e idiomas como factores de convivencia y fundamento de amistad.

El propósito del presente Convenio no es un intento de "culturizar" al otro, sino una contribución al entendimiento entre ambas naciones en los campos cultural, educativo, científico, turístico y deportivo, a través del diálogo que refleje la cooperación sur-sur.

Los aspectos más relevantes que contempla el presente Convenio son los siguientes:

1. Intercambio de libros, pinturas, fotografías, software, programas de radio y televisión.
2. Realización de semanas culturales, ciclos de cine, conferencias, recitales de poesías, conciertos musicales, exposiciones y otras manifestaciones culturales, científicas, educativas, turísticas y deportivas.
3. Participación del otro país en ferias, festivales, reuniones, seminarios, conferencias, foros, encuentros y otros eventos de carácter cultural.
4. Cooperación directa para regresar al lugar de origen objetos considerados patrimonio cultural que se encuentren en el territorio de alguna de ellas.
5. Contactos directos y elaboración de contratos entre universidades e instituciones oficiales y no oficiales, entidades científicas, educativas, asociaciones y centros culturales.
6. Becas para estudios de capacitación y perfeccionamiento en las áreas de interés mutuo.
7. Reconocimiento de grados, diplomas y otros certificados para fines académicos y profesionales.
8. Colaboración en el campo de la educación física y los deportes.
9. Creación de una Comisión Mixta conformada por representantes de ambos países con el propósito de estudiar las medidas para la realización de este Convenio y la ejecución de Programas de Cooperación periódicos.
10. Solución de controversias, entrada en vigor, duración y denuncia del Convenio en estricto cumplimiento de los principios del Derecho Internacional.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, someto a consideración de los honorables Miembros de la Comisión Segunda del Senado de la República, la siguiente proposición:

Dése primer debate al Proyecto de ley 89 de 1998 Senado, por medio de la cual se aprueba el Convenio Cultural entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República Islámica de Irán, suscrito en Medellín el 4 de septiembre de 1997.

Cordialmente,

Luis Ferney Moreno,  
Senador de la República.

\*\*\*

#### PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 118 DE 1998 SENADO

por medio de la cual se autoriza a la asamblea departamental del Guaviare a ordenar la emisión de la estampilla "Prodesarrollo del Guaviare" y se dictan otras disposiciones.

Nuestra Carta Política reconoce a los entes territoriales un grado de economía, para administrar los asuntos seccionales en aspectos como la planificación y promoción de desarrollo, como se infiere del texto del artículo 298.

La Constitución otorga, al Congreso Nacional dentro de su función legislativa, la de conferir atribuciones, especiales a las Asambleas Departamentales, para decretar los atributos y contribuciones necesarios para el cumplimiento de las funciones departamentales y determinar inversiones y medidas, necesarias para impulsar su ejecución y asegurar su cumplimiento, dentro del marco del artículo 300 de la misma Carta Política.

La tradición histórica del departamento del Guaviare se enmarca sobre espacios de intervención de mercados permanentemente dentro de un escenario de conflictos, con la presencia colonizadora de corte campesino, una decadente economía de cultivos ilícitos y la presencia de un conflicto armado en el contexto de los anteriores contrastando esta situación con la incipiente presencia estatal con niveles de inversión deficientes los cuales no logran disminuir el creciente fenómeno socio-económico existente.

El presente proyecto tiene como objetivo autorizar a la Asamblea Departamental del Guaviare, reglamente, la emisión de una estampilla para el desarrollo regional, impulsando aspectos esenciales, tales como el apoyo educativo para la masa juvenil del sector, partiendo de la base que la educación es uno, de los derechos fundamentales del ser humano y el pilar de cambios positivos mediante el fomento de la capacitación y la tecnificación.

El mejoramiento de la infraestructura vial y administrativa, con los diferentes municipios del departamento con el fin de lograr un mejor nivel de comunicación: agentes de progreso regional.

La creación de la sede administrativa, en Santa Fe de Bogotá, que permita ejercer una adecuada representatividad territorial desde donde se pueda canalizar y coordinar la totalidad de las gestiones ante organismos nacionales que redunden en el beneficio departamental y municipal.

La necesidad de este instrumento de financiación se justifica plenamente si se tiene en cuenta el deficitario y escaso presupuesto que se aprueba y maneja en las áreas departamentales y municipales, lo que impide cumplir con obras prioritarias y de desarrollo siendo necesario recurrir a mecanismos de financiación como el propuesto.

Cordialmente,

Carlos García Orjuela,  
Senador de la República.

#### Proposición

Por las anteriores consideraciones, solicito a los honorables Senadores, dése Primer Debate al Proyecto de ley número 118 de 1998, Senado, por la cual se autoriza a la Asamblea Departamental del Guaviare a ordenar la emisión de la estampilla "Prodesarrollo del Guaviare" y se dictan otras disposiciones.

Dado a 24 días del mes de noviembre de 1998.

Con toda consideración y respeto.

Carlos García Orjuela,  
Senador de la República.

#### SENADO DE LA REPUBLICA

#### COMISION TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Santa Fe de Bogotá, D. C., veinticuatro (24) de noviembre de mil novecientos noventa y ocho (1998).

En la fecha fue recibida en esta secretaría, ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 118, Senado de 1998, por la cual se autoriza la emisión de la estampilla "Prodesarrollo del Guaviare y se dictan otras disposiciones", sin pliego de modificaciones. Consta de tres (3) folios.

El Secretario General Comisión Tercera, Senado de la República,  
Rubén Darío Henao Orozco.

\*\*\*

#### PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 137 DE 1998 SENADO

por medio de la cual se aprueba el Acuerdo de Cooperación en materia de Telecomunicaciones entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Argentina.

Doctor

RAFAEL ORDUZ

Presidente

Honorable Comisión II

Senado de la República

Honorables Senadores, cumpla con el honroso encargo de rendir ponencia, para primer debate, respecto al Proyecto de ley número 137 de 1998 Senado, por medio de la cual se aprueba el Acuerdo de Cooperación en materia de telecomunicaciones entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Argentina, suscrito en Santa Fe de Bogotá a 22 de febrero de 1994.

A nivel mundial las telecomunicaciones han experimentando cambios revolucionarios, la competencia en los mercados, la introducción de nuevas tecnologías y la expansión de las redes de comunicación. La tendencia hacia una Red de Servicios Integrados en telecomunicaciones, supone un esfuerzo grande en el ámbito de las relaciones internacionales, orientadas a permitir la interoperatividad de las redes y al desarrollo armónico y coordinado de las telecomunicaciones, bajo el esquema de la globalización y la liberación de las mismas. A nivel latinoamericano, este tipo de mecanismo bilateral permite ampliar de manera coordinada y regulada el sector telecomunicaciones dentro de la subregión.

El Acuerdo en su artículo primero establece que el objetivo es el de promover la cooperación y llevar a cabo intercambios en los diversos aspectos en materia de telecomunicaciones, que permitan la suscripción de convenios sobre las bases de igualdad, reciprocidad y beneficio mutuo, teniendo en cuenta las legislaciones de ambos países.

Tales formas de cooperación pueden adquirir las siguientes modalidades: Intercambiar información y material sobre temas de interés común, propiciar el intercambio de especialistas y personal técnico en la materia, promover la participación de empresas y profesionales que colaboren en el desarrollo de las comunicaciones, promover convenios para el estudio y reconocimiento de la certificación técnica de equipos y sistemas y todas las demás formas de cooperación que las partes acuerden. Para tal propósito, el Acuerdo prevé la creación de una Comisión Mixta de alto nivel que supervise el avance y seguimiento específico de los compromisos adquiridos en el mismo.

El artículo 3º describe cuáles son las áreas de interés común y de cooperación en Telecomunicaciones:

1. Compatibilización de la normativa reglamentaria y homologación de equipos.
2. Intercambio de experiencias en procesos de integración fronteriza.
3. Intercambio de información relacionada con políticas nacionales sobre Telefonía Rural: estadística, redes, operadores y tecnologías aplicadas.
4. Intercambio de información y realización de estudios bilaterales sobre políticas regulatorias telecomunicaciones.
5. Cooperación en comunicaciones y desarrollo de medios internacionales.
6. Utilización de recursos humanos y materiales para el desarrollo conjunto de proyectos específicos y de perfeccionamiento en telecomunicaciones.
7. Empezar en forma conjunta y coordinada, proyectos de investigación científica y de pasantías para la especialización profesional.

Este Acuerdo busca acelerar los procesos de integración dentro del marco de la decisión de Buenos Aires, destacando que el sector telecomunicaciones, como sector estratégico, contribuye a la integración de los dos países para el acceso a servicios de telecomunicaciones. Es necesario para profundizar la integración entre los países miembros del Pacto Andino y los integrantes de Mercosur en materia de Telecomunicaciones.

Existe un nuevo esquema de desarrollo del sector telecomunicaciones a nivel mundial que exige un esfuerzo de todos los países para coordinar y armonizar el desarrollo del sector con el fin de evitar, por un lado, interferencias perjudiciales en sus redes y, por el otro, hacer interoperativa y uniforme la red con la tendencia hacia la Red Mundial de Telecomunicaciones. En este sentido Latinoamérica, como una subred del marco mundial, requiere la celebración de este tipo de acuerdos con el objetivo ya descrito.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, someto a consideración de los honorables Miembros de la Comisión Segunda del Senado de la República, la siguiente proposición:

Dése primer debate al Proyecto de ley número 137 de 1998 Senado, por medio de la cual se aprueba el acuerdo de cooperación en materia de telecomunicaciones entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Argentina, suscrito en Santa Fe de Bogotá el 22 de febrero de 1994.

Cordialmente,

Luis Ferney Moreno,  
Senador de la República.

## PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 87 DE 1998 SENADO

por medio de la cual se aprueba el "Acuerdo Comercial entre la República de Colombia y el gobierno de Rumania", firmado en Bucarest el treinta y uno (31) de julio de 1997.

Santa Fe de Bogotá, D. C., 1º de diciembre de 1998

Señor doctor

FABIO VALENCIA COSSIO

Presidente

Honorable Senado de la República

Ciudad.

Asunto: Ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 87 de 1998

Señor Presidente y honorables Senadores:

En cumplimiento de la designación que me fue conferida, me permito rendir ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 87 de 1998 Senado, por medio de la cual se aprueba el "Acuerdo Comercial" entre la República de Colombia y el Gobierno de Rumania, firmado en Bucarest el treinta y uno (31) de julio de 1997.

El proyecto tiene como finalidad concretar el deseo de los gobiernos de Colombia y Rumania de promover y fortalecer las relaciones comerciales entre los dos países, teniendo en cuenta las posibilidades ofrecidas por sus economías para el desarrollo de los intercambios comerciales, reafirmar sus compromisos de respetar los principios y obligaciones multilaterales establecidos en el Acuerdo de la Organización Mundial de Comercio, de los cuales ambos países son miembros.

### 1. Contenido del proyecto

El proyecto de ley está constituido por catorce artículos cuyo contenido general es el siguiente:

En el artículo 1º las partes reafirman su decisión de crear condiciones favorables para ampliar las relaciones económicas e incentivar el intercambio comercial conforme a la legislación nacional de cada uno de los dos países,

En el artículo 2º las partes se otorgan recíprocamente el Tratado de la Nación más favorecida, conforme a las obligaciones y derechos derivados de la Organización Mundial de Comercio y sus acuerdos multilaterales anexos,

En el artículo 3º se precisan las estipulaciones no aplicables al Tratado de la Nación más Favorecida.

En el artículo 4º se autoriza la importación en régimen de exoneración de derechos aduaneros conforme a la reglamentación vigente.

En los artículos subsiguientes se hace referencia a los pagos en moneda de libre convertibilidad; el establecimiento de representaciones y oficinas comerciales aplicando un tratamiento no discriminatorio frente al acordado a terceros países; la fundación de sociedades comerciales con capital propio o mixtos. Se conviene para el cumplimiento de las cláusulas la creación de una Comisión Mixta Integrada por Representantes de las dos partes para analizar el estado y desarrollo de los intercambios bilaterales.

Se fija al Acuerdo una duración de tres años, pudiendo ser prorrogado automáticamente por períodos de un año, salvo que se manifieste por escrito la intención de darlo por terminado con una antelación de seis meses a la fecha de expiración del término.

Se conviene en designar como organismos encargados de la ejecución del Acuerdo por parte de la República de Colombia al

Ministerio de Comercio Exterior, y por parte de Rumania al Ministerio de Industria y Comercio.

## 2. Antecedentes

Las relaciones comerciales colombo-rumanas se iniciaron en 1959 con la firma de un Convenio de compensación entre la Federación Nacional de Cafeteros y la Empresa Rumana de Comercio Exterior Prodeexport,

En 1968 Colombia dentro de su política de universalidad de su comercio exterior, amplió sus relaciones comerciales con los países socialistas. Se firmó el Acuerdo Comercial y de Pagos entre Colombia y Rumania y un Convenio de Cooperación Económica y Técnica, ratificado por el Congreso de la República mediante la Ley 22 de 1970.

Las Comisiones Mixtas con Rumania han sido nueve. La octava se celebró en Bogotá en marzo de 1987, en la cual se negoció un convenio comercial que fue aprobado por el Congreso de la República, mediante la Ley 36 de diciembre de 1990. La novena se celebró también en Bogotá en 1991 sin resultados promisorios por la difícil situación política por la que atravesaba Rumania.

En agosto de 1993 el Presidente de Rumania, Ion Iliescu visitó Colombia y se gestaron varios proyectos de tipo comercial y de cooperación en los campos: ferroviario, aeronáutico, petrolero, de compra de carbón y de crédito recíproco entre el Banco Rumano de Comercio Exterior y los Bancos Cafetero y Popular para facilitar operaciones de compra.

En febrero de 1994 se firmó en Santa Fe de Bogotá el Contrato Comercial de licencia y Asistencia Técnica entre la firma Colombiana Talleres de Ensamble Automotriz TEA y Aro Motor de Rumania que ensambla en Colombia los camperos 4 x 4 de la marca Aro Motor. En abril de este mismo año se suscribió un convenio de Cooperación Técnica, Científica y Tecnológica del más alto nivel sobre la cooperación binacional.

Las exportaciones colombianas a Rumania presentaron un incremento significativo al pasar de US\$685 mil en 1995 a US\$7.6 millones en 1996, representadas principalmente en hullas térmicas que ocuparon el primer renglón de exportación a ese país. Se destaca además la exportación de banano fresco, extractos, esencias, y concentrados de café.

Las compras a Rumania han sido diversificadas y los vehículos han sido el principal renglón de importación, así como partes y piezas para el sector. Otros renglones son máquinas herramientas, láminas, tubos de hierro y acero, rodamientos y contadores de electricidad.

La balanza comercial con Rumania ha sido deficitaria y sólo en 1996 generó un superávit de US\$1.1 millones, causado por la disminución de la importación de vehículos y por la nueva y promisoriosa exportación colombiana en hullas térmicas.

## 3. Consideraciones de la ponencia

El Convenio Comercial entre Colombia y Rumania lo considero conveniente para el país, basado no solamente en las buenas relaciones comerciales entre los dos países que datan desde 1959, sino también por la ubicación geográfica de ese país en el sudoeste europeo, a orillas del mar Negro en límites con Rusia, Hungría, Yugoslavia y Bulgaria. Su lengua y cultura latinas que los colonizadores romanos llevaron a ese país, y la perspectiva de desarrollo de un amplio comercio, auguran para Colombia las mejores posibilidades de intercambio comercial.

Este Convenio no exige ni se pactan condiciones excepcionales, ni implica concesiones bilaterales.

La ratificación será no solamente benéfica para el país, sino necesaria para incrementar nuestra presencia en esa región del

mundo, como lo expresa el gobierno en la exposición de motivos que acompaña al proyecto de ley.

No he considerado necesario introducir modificaciones al articulado del proyecto de ley presentado por el gobierno.

Por las razones expuestas, me permito presentar a consideración del honorable Senado, la siguiente proposición:

Dése segundo debate al Proyecto de ley número 87 de 1998 Senado, por medio de la cual se aprueba el *Acuerdo Comercial entre la República de Colombia y el Gobierno de Rumania*, firmado en Bucarest el treinta y uno de julio de 1997.

De los honorables Senadores,

*Enrique Gómez Hurtado.*

\*\*\*

## PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 169 DE 1997 SENADO

*por medio de la cual se reglamenta el ejercicio del Piloto Práctico en Colombia.*

Doctor

FABIO VALENCIA COSSIO

Presidente

Honorable Senado de la República

Honorables Senadores, cumplo con el honroso encargo de rendir ponencia, ante la Plenaria del Senado, respecto al Proyecto de ley número 169 de 1997, *por medio de la cual se reglamenta el ejercicio del Piloto Práctico en Colombia*, presentando un pliego de modificaciones y las justificaciones para legislar.

Honorables Senadores, la actividad del practicaaje entendida ésta como el ejercicio de la profesión de Piloto Práctico para prestar asistencia técnica a los capitanes de las naves o buques que arriban y zarpan de un puerto, goza de una rica tradición marítima.

### El pilotaje práctico en Colombia

En nuestro ordenamiento legal el practicaaje se halla ubicado en la línea de leyes especiales y de reglamentos, creando más confusiones que aclaraciones acerca del tema debatido. A partir del Decreto 3183 del 20 de diciembre de 1952 (Orgánico de la Marina Mercante Colombiana) y como resultado del auge de la marina mercante nacional surgido con la creación de la Flota Mercante Gran Colombiana S. A., se comenzó lentamente a considerar al Piloto Práctico como personal componente de la marina mercante (arts. 6-m; 19; 20-4 y 23 del Decreto 3183 de 1952). Con posterioridad, el Decreto 410 de 1971 (Código de Comercio), hace alusión al Piloto Práctico en sus artículos 1478-2, 1481-1 y 1506, entre otros, para referirse a la responsabilidad del armador por daños causados por culpas del práctico, para establecer que el práctico es una persona al servicio de la nave y que debe poseer licencia de navegación.

En efecto, el artículo 3-9 facultó a la Dirección General Marítima y Portuaria para organizar y supervisar el servicio de practicaaje en los puertos colombianos, pero sin que se llegase a plasmar en codificación alguna el mandato legal en cuestión y, en general, la temática del personal de pilotos prácticos. Sólo mediante la Resolución Administrativa 00194 del 7 de junio de 1976 (por la cual se reglamentó el servicio de practicaaje en los puertos marítimos y fluviales limítrofes de la República) se intentó reglamentar la actividad en estudio.

La Resolución 000194 de 1976 entró en contradicción con la Ley 1ª del 10 de enero de 1991 (Estatuto de Puertos Marítimos), ya que al quitársele facultades legales y administrativas a la Dirección General Marítima y Portuaria, denominada a partir entonces Direc-

ción General Marítima, Dimar (art. 23), el ámbito del practicaaje se vio también afectado, debido a que en desarrollo de las facultades reglamentarias otorgadas a la Superintendencia General de Puertos, esta entidad expidió la Resolución 153 del 25 de noviembre de 1992 (Por medio de la cual se determina el reglamento de condiciones técnicas de operación en los Puertos), estableciendo entre otros aspectos, la obligatoriedad del Piloto Práctico, entrenamiento y licencia, supervisión del servicio de Piloto Práctico, obligación de dar entrenamiento a nuevos pilotos prácticos, reglamentación de garantías e indemnizaciones, solicitud de piloto práctico, prioridad para la prestación del servicio, alojamiento del Piloto Práctico abordaje y definición de responsabilidad (art. 11-Res. 153 de 1992), creando así un conflicto de competencia con la Dirección General Marítima, Dimar, y generando mayor confusión, a la ya existente.

Las diferencias de interpretación y aplicación surgidas con ocasión de la vigente Resolución 00194-Dimar de 1976 y la Resolución 153-S.G.P. de 1992, en cuanto a normas paralelas se refiere, derivó en la expedición del Reglamento 002-Dimar de 1994 (Por el cual se reglamentan los servicios de Piloto Práctico en zonas marítimas, fluviales y portuarias de la República de Colombia), modificado este último mediante las Resoluciones número 0113 Dimar, del 21 de febrero de 1996; número 114 Dimar, del 23 de febrero de 1996; número 0117 Dimar, del 28 de febrero de 1996; número 515 Dimar de 1997; y número 210 Dimar, del 11 de junio de 1998.

Honorables Senadores, las resoluciones reglamentarias que se han hecho mención, ilustran el caos jurídico permanente a que se ha visto sometida la actividad del practicaaje en nuestro país. Sin perjuicio del reconocimiento de la brillante capacidad militar-administrativa y de policía marítima que desarrollada, Dimar nos induce a pensar en la necesidad imperiosa de legislar, desde el Congreso, todo lo pertinente a esta especialísima área del Derecho Marítimo.

Las actuales resoluciones de reglamentación y las reglamentaciones vigentes para la fecha, expedidas sin las facultades del caso en la ley orgánica que las rige (Dec. 2324 de 1994), además de la manifiesta debilidad que tiene Dimar para dictarlas, demandan del Congreso la urgente reglamentación del practicaaje en Colombia.

Las facultades reglamentarias de que venía haciendo uso la Dimar, fueron declaradas nulas por el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, mediante Sentencia, del 4 de junio de 1998, la cual estableció en su parte considerativa que las atribuciones del Director General Marítimo para desarrollar las leyes relativas a los asuntos de su competencia, requieren de la previa reglamentación efectuada por el Gobierno. Por consiguiente, de ninguna manera pueden implicar otorgamiento al Director General Marítimo de la facultad o competencia para dictar regulaciones nuevas, ni de reglamentar directamente la ley, debido a que esta facultad radica exclusivamente en el legislador (Poder Legislativo). Tal limitación fue advertida por la Corte Suprema de Justicia, en fallo del 22 de agosto de 1985 (Proceso 1306), por el cual declaró inexequibles todas aquellas disposiciones del Decreto 2324 de 1984, en las que se le atribuía competencia para dictar regulaciones al Director General Marítimo.

Actualmente, honorables Senadores, no existe legislación vigente sobre la actividad del practicaaje en Colombia, creándose así un limbo jurídico de impredecibles consecuencias, habida consideración de la nulidad decretada por el Consejo de Estado (4 de junio de 1998) y la renuencia a poner en vigencia el anterior Reglamento 00194 de 1976.

### Consideraciones para legislar

Se considera que con ocasión de la Ley 1ª del 10 de enero de 1991, nace en la actividad portuaria y marítima la figura del "practicaaje" como persona jurídica privada, con autonomía administrativa y económica, pero sujeta al control y vigilancia del Estado. Es decir se encuentran en plena decantación administrativa, jurídica y política los elementos constitutivos del ejercicio de dicha profesión.

### Obligatoriedad del practicaaje

La obligatoriedad del servicio de practicaaje constituye el mecanismo gubernamental más efectivo para proteger las aguas, la seguridad de la vida humana en el mar y su entorno y para facilitar el intercambio comercial. En efecto, el Piloto Práctico al abordar una nave está representando a su país y protegiendo un interés público. Por esta especial circunstancia, en el ámbito marítimo internacional toma fuerza el concepto de aceptar que el practicaaje constituye verdaderamente un servicio que debe manejarse con unidad de criterio administrativo, económico y legal. El practicaaje es un servicio esencial de tanta transcendencia que su existencia y prestación continua debe estar controlada por el Estado.

Honorables Senadores, el Piloto Práctico, al momento de abordar un buque, se convierte en forma automática en representante de su país. Su función, además de la asesoría técnica que presta al capitán del buque en operación, abarca también la de agente del Estado, ya que su presencia es manifestación de la soberanía del país en las aguas en donde se encuentra el buque, vela por la seguridad de la vida humana en el mar y de su entorno, al poner sus conocimientos para evitar colisiones, abordajes o encallamientos y fortalece el intercambio comercial que se trata, ejerciendo así el mandato constitucional establecido en el artículo 365 de la Carta Magna.

Las empresas privadas de practicaaje son personas jurídicas en cuanto actúan con un fin de interés público, el de la seguridad de la navegación. El servicio ejercitado es público y no es gestionado por las empresas privadas de practicaaje a título de concesión, sino de derecho propio. De otro, lado se estima que, en relación con su función en el tráfico marítimo, dichas empresas realizan una actividad comercial, más concretamente una actividad económica organizada y ejercitada profesionalmente, de aquí que se considere a las empresas privadas de practicaaje como un empresario, aunque sea bajo la idea de una empresa ejercitada por un ente público.

### El Piloto Práctico - formación profesional

Honorables miembros del Senado, se debe enfatizar en los requisitos académicos, teóricos y prácticos que demanda su formación profesional.

En efecto, las regulaciones y reglamentaciones que rigen la materia exigen, entre otros aspectos, los siguientes para optar a la obtención de la respectiva, licencia como Piloto Práctico: (1) Haber cursado durante cinco (5) años los estudios pertinentes en la Escuela Naval de Cadetes de Cartagena. (2) Poseer licencia como oficial de puente Categoría "A", la cual sólo se logra después de haber navegado en buques de diferentes tipos y tonelajes, durante aproximadamente quince (15) años. (3) Realizar el entrenamiento como Piloto Práctico aprendiz, presentar el examen de idoneidad profesional ante la Junta Examinadora del caso y obtener la respectiva licencia de parte de la autoridad marítima nacional.

La labor desarrollada en el ejercicio de su profesión como Piloto Práctico, exige la prestación continua de la misma las veinticuatro (24) horas del día y de la noche, durante los trescientos sesenta y cinco (365) días del año, sin consideración alguna del estado del tiempo imperante en el mar y en los puertos. Su no interrupción

durante los trescientos sesenta y cinco (365) días del año, somete al Piloto Práctico a situaciones típicas de estrés y tensión física y familiar, debido a la gran responsabilidad que representa asesorar técnicamente maniobras que involucran el transporte de inversiones.

Las circunstancias anotadas, han llevado a considerar a nivel internacional que la profesión de practicante y por ende el Piloto Práctico, constituyen una excepción especialísima, valga la redundancia, dentro del marco marítimo mundial. En consecuencia, debe dársele un tratamiento que corresponda a su status laboral profesional.

Así las cosas, honorables Senadores, corresponde al Congreso de la República expedir las leyes correspondientes a la reglamentación de la actividad del pilotaje práctico en Colombia, habida consideración de las argumentaciones expuestas en esta exposición general.

Presento ante la plenaria del Senado un "Pliego de Modificaciones al proyecto de Ley No. 169 de 1997" y someto a consideración del Senado la siguiente proposición:

Dése segundo debate, ante la plenaria del Senado, para la aprobación del Proyecto de ley número 169 de 1997, por medio de la cual se reglamenta el ejercicio del Piloto Práctico.

Atentamente,

Luis Ferney Moreno,  
Senador de la República.

### PRESENTACION ANTE LA PLENARIA DEL SENADO DEL PLIEGO DE MODIFICACIONES AL PROYECTO DE LEY NUMERO 169 DE 1997

por medio de la cual se reglamenta el ejercicio de Pilotaje  
Práctico en Colombia.

#### CAPITULO I

#### Generalidades

Artículo 1°. *Practicaje*. Entiéndese por practicante el ejercicio de la profesión de Piloto Práctico durante la navegación y maniobras de las naves en zonas marítimas, fluviales y portuarias, para garantizar la seguridad y eficiencia en el tránsito marítimo, la Supervivencia de la vida en el mar y la seguridad del material transportado.

Artículo 2°. *Piloto Práctico*. Es el profesional marítimo, con licencia de Piloto Práctico expedida por la autoridad marítima nacional, entrenado y preparado para actuar como asesor de los capitanes de las naves usuarias de los diferentes puertos nacionales durante las maniobras correspondientes.

Artículo 3°. *Naturaleza del practicante*. El practicante es un servicio público, inherente a la finalidad social del Estado, sometido al régimen jurídico de la presente ley, prestado directamente por empresas de carácter privado y sometido a la regulación, el control y la vigilancia ejercida por el Estado en ejercicio de su soberanía.

Artículo 4°. *Obligatoriedad del practicante*. El servicio del practicante en las zonas marítimas, fluviales y portuarias es obligatorio para todas las naves nacionales o extranjeras superiores a las doscientas (200) toneladas de registro bruto, con las excepciones que establezca el Comité Marítimo Portuario Nacional.

Artículo 5°. *Zonas de embarco y desembarco*. Los lugares o zonas para embarco o desembarco de los Pilotos Prácticos, serán fijados por el Comité Marítimo Portuario Nacional, previa evaluación rendida por el Comité Marítimo Portuario Regional, este último con asiento en cada uno de los puertos debidamente habilitados del país.

Artículo 6°. *Comité Marítimo Portuario Nacional*. Es el órgano de consulta, asesoría y decisión, a nivel nacional, que define los lugares de embarco y desembarco de los Pilotos Prácticos en cada puerto del país; que aprueba o desaprueba, en definitiva, el entrenamiento de nuevos Pilotos Prácticos para los diferentes puertos nacionales que fija en última instancia, el número de Pilotos Prácticos requeridos en cada puerto; y que determina los demás asuntos que expresamente se le adscriben en la presente ley.

Parágrafo. El Comité Marítimo Portuario Nacional estará integrado así:

1. El Director General Marítimo o su delegado.
2. El Superintendente General de Puertos o su delegado.
3. El Presidente de la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos o su delegado.

Artículo 7°. *Tribunal Disciplinario Nacional*. Es el órgano, adscrito al Comité Marítimo Portuario Nacional, encargado de fallar en segunda instancia o en consulta, las faltas cometidas contra las disposiciones marítimas nacionales vigentes, por parte de las empresas de practicante privado y por los Pilotos Prácticos.

Parágrafo. El Tribunal Disciplinario Nacional estará integrado así:

1. El Director General Marítimo o su delegado.
2. Un Capitán de Altura, con Licencia de Navegación colombiana vigente, inscrito como Perito ante la Dirección General Marítima.
3. Un Piloto práctico designado por la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos.

Artículo 8°. *Comités Marítimos Portuarios Regionales*. Son los órganos encargados de recibir de parte de las empresas privadas de practicante y evaluar inicialmente, las solicitudes de entrenamiento para nuevos pilotos prácticos estudiar, analizar y conceptuar para ante el Comité Portuario Nacional los lugares de embarco y desembarco de los Pilotos Prácticos; recomendar ante el Comité Portuario Marítimo Nacional el número de Pilotos Prácticos requeridos en cada puerto efectuar los exámenes teóricos-prácticos a que se refiere el numeral 3, literal a) del artículo 17 de la presente ley, entre otros aspectos.

Parágrafo. El Comité Marítimo Portuario Regional estará integrado así:

1. El Capitán de Puerto respectivo o su delegado.
2. El Superintendente Regional de Puertos o su delegado.
3. El Representante Regional de la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos o su delegado.

Artículo 9°. *Tribunal Disciplinario Regional*. Es el órgano, adscrito al Comité Marítimo Portuario Regional, encargado de investigar y fallar en primera instancia las faltas cometidas contra las disposiciones marítimas nacionales vigentes, por parte de las empresas privadas de practicante y por los Pilotos Prácticos.

Parágrafo. El Tribunal Disciplinario Regional estará integrado así:

1. El Capitán de Puerto respectivo o su delegado.
2. Un Capitán de Altura, con Licencia de navegación vigente e inscrito como Perito Naval ante la respectiva autoridad marítima del puerto.
3. El Representante Regional de la Asociación Nacional de Pilotos Prácticos o su Delegado.

#### CAPITULO II

#### De las empresas privadas de practicante

Artículo 10. *Definición*. Son personas jurídicas legalmente constituidas y registradas ante la Cámara de Comercio de su

domicilio principal, dirigidas a la prestación del servicio de practicaaje en un puerto específico, con licencia que para el efecto le otorga la autoridad marítima nacional, sujeta a las disposiciones legales vigentes y cuyo ejercicio estará sometido a la regulación, control y vigilancia del Estado.

Artículo 11. *Naturaleza de la empresa privada de practicaaje.* De conformidad con la Constitución Política Nacional y por tratarse de un servicio público, las empresas privadas de practicaaje desarrollan una función de interés social, reguladas, controladas y vigiladas por el Estado, pero facultadas para fijar sus directrices sociales, administrativas y operativas de conformidad con el derecho privado.

Artículo 12. *Licencias de funcionamiento.* Las empresas privadas de practicaaje deberán poseer la respectiva licencia de funcionamiento expedida por la autoridad marítima nacional, previo el lleno de los requisitos establecidos en esta ley y los demás que fije el Comité Marítimo Portuario Nacional.

Artículo 13. *Requisitos.* Para optar a la licencia de funcionamiento como empresa privada de practicaaje, la sociedad comercial interesada deberá presentar solicitud ante el Comité Marítimo Portuario Nacional por intermedio del Comité Marítimo Portuario Regional del puerto respectivo, acompañada de los siguientes documentos:

1. Escritura de constitución de la sociedad comercial.
2. Certificado de existencia y representación expedido por la Cámara de Comercio del domicilio principal, en donde aparezca que la actividad del practicaaje constituye parte de su objeto social.
3. Relación de los equipos de comunicación que posea para desarrollar su objeto social como empresa privada de practicaaje, con la debida licencia otorgada para el efecto por el Ministerio de Comunicaciones o, en su defecto, por la autoridad competente.
4. Indicación específica de los medios marítimos que posea para la ejecución de su labor y que cumplan con las características técnicas reglamentarias.
5. Listado mínimo de tres (3) pilotos prácticos, dos (2) de los cuales deberán poseer licencia vigente como Piloto Práctico de primera categoría, indicando la clase de vinculación con la empresa. Igualmente, incluir la relación del personal administrativo con que cuenta la sociedad.
6. Relación de las instalaciones terrestres, equipos de oficina y la documentación técnica pertinente.

Parágrafo 1º. Los servicios de transporte tanto marítimos como terrestres, conexos al practicaaje, pueden ser cubiertos mediante la figura legal de los contratos pertinentes. Las instalaciones donde funcione la empresa puede ser alquilada.

De todas maneras, las características de las lanchas que se utilicen para el embarco y desembarco del piloto práctico deberán ceñirse estrictamente al cumplimiento de las regulaciones internacionales sobre la materia y, concretamente, al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (OMI-SOLAS - 74- 78. Capítulo V.- Regla 17) y a la Circular OMI- MSC-568. En consecuencia, las lanchas en mención deberán tener las siguientes características:

- a) Casco metálico en "V";
- b) Eslora mínima de diez (10) metros aproximadamente. Francobordo mínimo de cero sesenta (0.60) metros;
- c) Dos (2) motores interiores con una potencia mínima sumada de ciento cincuenta (150) caballos de fuerza. Velocidad de crucero no inferior a doce (12) nudos;
- d) Defensas a todo lo largo de las bordas;
- e) Mástil de señales y banderas requeridas;

f) Cabina cubierta que asegure el transbordo seguro, de los pilotos prácticos;

g) Equipos y elementos apropiados así:

- Navegación: compás- radar- sonda- binoculares.
- Comunicaciones: Radio VHF- Megáfono- Pito- Proyector o Reflector- Linternas.
- Combate de incendios: Bomba con manguera- Boquillas o aplicadores- Extintores-Hacha- Balde con arena.
- Salvamento: Suficientes anillos y chalecos salvavidas.
- Maniobras marineras: Anclote con suficiente cabo, boza y contraboza, bicheros, defensas y cabos disponibles.

Parágrafo 2º. Las sociedades autorizadas para prestar el servicio de practicaaje se obligan:

a) A otorgar a favor de la Nación-Ministerio de Defensa-Armada Nacional-, una póliza bancaria o póliza de seguros en cuantía determinada por el Comité Marítimo Portuario Nacional, para responder por el correcto y adecuado ejercicio del practicaaje y por el cumplimiento de las disposiciones marítimas nacionales;

b) A operar exclusivamente con pilotos prácticos que posean licencia vigente, expedida por la autoridad marítima nacional para el respectivo puerto;

c) A registrar ante las Capitanías de puerto respectivas y ante el Comité Marítimo Portuario Regional los nombres de los pilotos prácticos que utilice para la prestación del servicio;

d) A no registrar a ningún piloto práctico, por parte de dos (2) empresas de practicaaje, en un mismo puerto;

e) A no utilizar los servicios de ningún piloto práctico en más de un puerto, salvo las excepciones que sobre el particular llegare a establecer el Comité Marítimo Portuario Nacional.

Artículo 14. *Vinculación contractual del servicio.* Los servicios de practicaaje, para todas y cada una de las sociedades portuarias y de los muelles privados debida y legalmente en funcionamiento, serán prestados por Pilotos Prácticos pertenecientes a una empresa privada de practicaaje, sin excepción alguna.

### CAPÍTULO III

#### Del personal de pilotos prácticos

Artículo 15. *Categorías.* Los Pilotos Prácticos, para efectos de la presente ley, se clasifican de la siguiente manera:

1. Aprendiz de Piloto Práctico.
2. Piloto Práctico de Segunda.
3. Piloto Práctico de Primera.
4. Piloto Práctico Maestro.

Artículo 16. *Requisitos generales.* Los requisitos generales para la obtención de la licencia de Piloto Práctico en las categorías relacionadas en el artículo anterior, son:

1. Ser colombiano de nacimiento.
2. Poseer como mínimo licencia colombiana de Oficial de Puente de Altura, Categoría "A".
3. Haberse desempeñado como oficial de cubierta por más de tres (3) años, en buques superiores a las 2.000 T. R. B.
4. Presentar certificado médico expedido por profesional autorizado expresamente por el Comité Marítimo Portuario Regional del puerto respectivo.
5. Tener dominio del idioma inglés técnico-marítimo.
6. Elevar solicitud de entrenamiento por intermedio de una empresa privada de practicaaje, con licencia vigente, por intermedio.

del respectivo Comité Marítimo Portuario Regional para ante el Comité Marítimo Portuario Nacional.

Artículo 17. *Requisitos especiales.* Los requisitos especiales para optar a la licencia de Piloto Práctico en las diferentes categorías, además de los generales, establecidos en el artículo 16, son los siguientes:

#### A. Aprendiz de piloto práctico

1. Certificado de evaluación de la solicitud de entrenamiento por parte del Comité Marítimo Portuario Regional, el cual será puesto a consideración del Comité Marítimo Portuario Nacional para los efectos de su aprobación o improbación definitiva.

2. Entrenamiento efectivo, con una duración mínima de seis (6) meses y realización de ciento veinte (120) maniobras diurnas y nocturnas, en el puerto respectivo, en embarcaciones de todo tipo y tonelaje.

Parágrafo. Los dos (2) primeros meses de entrenamiento serán de observación y asistencia con el Piloto Práctico titular, los dos (2) meses subsiguientes serán de participación activa y gradual en las maniobras, según decisión que adopte el Piloto Práctico titular; y, los dos (2) meses finales, corresponderán a maniobras directamente realizadas por el aprendiz, bajo la supervisión directa del Piloto Práctico titular, en buques hasta de 6.000 T.R.B.

3. Aprobación del examen teórico y práctico que, una vez finalizada totalmente la etapa del entrenamiento indicado, debe presentar el aprendiz de Piloto Práctico ante un Tribunal de Pilotos Prácticos, con licencias vigentes para el puerto respectivo, designado por el Comité Marítimo Portuario Regional.

Parágrafo 1º. La licencia obtenida después del entrenamiento como aprendiz de Piloto Práctico es la de Piloto Práctico de Segunda Categoría, la cual faculta al titular para maniobrar buques hasta de 6.000 T.R.B.

Parágrafo 2º. Los oficiales navales y los oficiales mercantes que demuestren haberse desempeñado como oficiales de cubierta a bordo de unidades navales o mercantes por un término de cinco (5) años, que además cumplan satisfactoriamente con un entrenamiento de tres (3) meses y un mínimo de sesenta (60) maniobras diurnas y nocturnas como asistente de piloto práctico de primera o de segunda categoría, podrán optar a la licencia de pilotos prácticos de segunda categoría previa aprobación de los requisitos exigidos en el artículo 16 y del numeral 3º del literal "A" del artículo 17 de la presente ley.

#### B. Piloto práctico de primera

1. Poseer licencia de Piloto Práctico de Segunda Categoría.

2. Certificado de aprobación de la solicitud de entrenamiento por parte del Comité Marítimo Portuario Regional, el cual será puesto a consideración del Comité Marítimo Portuario Nacional para los efectos de su aprobación o improbación definitiva.

3. Tener un mínimo de tres (3) años desempeñándose como Piloto Práctico de Segunda Categoría, tiempo durante el cual deberá haber efectuado un mínimo de quinientas (500) maniobras diurnas y nocturnas.

4. Entrenamiento efectivo, con una duración mínima de dos (2) meses y realización de cuarenta (40) maniobras diurnas y nocturnas, en el puerto respectivo, en embarcaciones superiores a las 6.000 T.R.B.

Parágrafo 1º. La licencia obtenida después del entrenamiento como Piloto Práctico de Primera, faculta al titular para maniobrar buques hasta de 50.000 T.R.B.

Parágrafo 2º. Los Capitanes de Altura y Oficiales Superiores de la Armada Nacional que durante los últimos tres (3) años de navegación se hayan desempeñado como comandantes de buques

superiores a 2.000 T.R.B., podrán optar a la licencia de Piloto Práctico de primera categoría, previo el entrenamiento establecido en esta ley.

#### C. Piloto práctico maestro

1. Poseer licencia vigente de Piloto Práctico de Primera Categoría.

2. Certificado de aprobación de la solicitud de entrenamiento por parte del Comité Marítimo Portuario Regional, el cual será puesto a consideración del Comité Marítimo Portuario Nacional, para los efectos de su aprobación o improbación definitiva.

3. Tener un mínimo de cinco (5) años desempeñándose como Piloto Práctico de Primera, en el puerto para el cual aspira obtener dicha licencia y haber efectuado en ese lapso un mínimo de ochocientos (800) maniobras diurnas y nocturnas.

4. Entrenamiento efectivo, con una duración mínima de dos (2) meses y realización de cuarenta (40) maniobras diurnas y nocturnas, en el puerto respectivo, en embarcaciones superiores a las 50.000 T.R.B. En su defecto, acreditar la realización de un curso de entrenamiento en simulador de maniobras para buques mayores de 50.000 T.R.B.

Parágrafo. Los Pilotos Prácticos que para la fecha de entrar en vigencia la presente ley, hayan obtenido sus licencias sin el lleno de los requisitos exigidos en este capítulo, continuarán usufructuando los derechos inherentes a las mismas.

Artículo 18. *Vigencia de las licencias.* En general, las licencias de Pilotos Prácticos tendrán vigencia hasta que su titular obtenga la correspondiente a una nueva categoría.

Parágrafo. La vigencia de las licencias de los Pilotos Prácticos que cumplan sesenta y cinco (65) años de edad, será de dos (2) años, renovable indefinidamente por períodos iguales, pero condicionada al resultado del examen médico obligatorio efectuado por profesional autorizado por el Comité Marítimo Portuario Regional.

Artículo 19. *Suspensión de licencia.* El Piloto Práctico, en cualquiera de sus categorías, que complete un (1) año sin ejercer efectivamente su profesión, se le suspenderá la licencia. Para reactivarla deberá efectuar un entrenamiento no inferior a tres (3) meses como asistente de un Piloto Práctico de su misma o superior categoría y participar activamente en un mínimo de veinte (20) maniobras diurnas y nocturnas.

Artículo 20. *Cancelación de licencia.* El Piloto Práctico, en cualquiera de sus categorías, que complete tres (3) años sin ejercer su profesión, se le cancelará su licencia. En caso de elevar solicitud de renovación, deberá cumplir con los requisitos exigidos para la obtención de la licencia según su categoría, de conformidad con la presente normatividad.

Artículo 21. *Traslado de pilotos prácticos.* Cuando una empresa privada de practicaje requiera los servicios de un piloto práctico de otro puerto, deberá reunir los siguientes requisitos:

1. Solicitar el traslado ante los Comités Marítimos Portuarios Regionales de los puertos donde presta los servicios el piloto práctico y de donde los ha de prestar, respectivamente fundamentando los motivos de la petición.

2. Previa la aprobación de la solicitud anterior, proceder al entrenamiento del piloto práctico durante un tiempo de dos (2) meses en su respectiva categoría, por parte de la empresa de practicaje interesada en el traslado.

La empresa solicitante y la actual del piloto práctico requerido, deberán garantizar el compromiso adquirido mediante sendas actas de las juntas de socios, las cuales deberán anexarse para constituir parte integral del acuerdo.

Artículo 22. *Facultades para maniobras.* Los Pilotos Prácticos, según su categoría, están facultados para maniobrar buques en el respectivo puerto, así:

1. Aprendiz de Piloto Práctico, durante los dos (2) últimos meses de los seis (6) exigidos como entrenamiento para optar a la licencia como Piloto Práctico de Segunda Categoría, está facultado para maniobrar buques hasta de 6.000 T.R.B., bajo la supervisión y responsabilidad directa del Piloto Práctico Titular.

2. Pilotos Prácticos de Segunda Categoría: naves y artefactos navales hasta de 6.000 T.R.B. 3. Pilotos Prácticos de Primera Categoría: naves y artefactos navales hasta de 50.000 T.R.B. 4. Pilotos Prácticos Maestros: todo tipo de naves y artefactos navales, sin limitación alguna.

Artículo 23. *Responsabilidad civil.* El Piloto Práctico, en su calidad única de asesor del Capitán de la nave, sólo es responsable civilmente ante el armador, limitándose esta responsabilidad hasta el monto de la póliza que trata el literal a), parágrafo 2º, del artículo 13 de la presente ley.

#### CAPITULO IV

##### De los nuevos puertos

Artículo 24. *Habilitación nuevos puertos.* En los casos de construcción de terminales marítimos que sean habilitados como nuevos puertos por la Superintendencia General de Puertos, o por quien haga sus veces, y donde no existan pilotos prácticos licenciados por la autoridad marítima nacional, se podrán expedir licencias provisionales de practicaaje con vigencia de un (1) año, a los pilotos prácticos que reúnan los siguientes requisitos:

A. Para buques hasta de 6.000 T.R.B.

1. Poseer licencia vigente de piloto práctico de segunda categoría.
2. Acreditar mediante certificación expedida por la Capitanía de Puerto respectiva, una experiencia mínima de cinco (5) años desempeñándose como tal.
3. Presentar certificado de desempeño como piloto práctico de segunda categoría, expedido por la Capitanía de Puerto del caso, en el que conste que no ha sido declarado responsable por accidente o siniestro marítimo en los últimos dos (2) años.

B. Para buques hasta de 50.000 T.R.B.

1. Poseer licencia de piloto práctico de primera categoría.
2. Acreditar con certificación expedida por la Capitanía de Puerto respectiva, una experiencia mínima de cinco (5) años desempeñándose como tal.
3. Presentar certificado de desempeño como piloto práctico de primera categoría, expedido por la capitanía de puerto del caso, en el que conste que no han sido declarado responsable por accidente o siniestro marítimo en los dos (2) últimos años.

Parágrafo 1º. La autoridad marítima nacional podrá otorgar licencias provisionales como Pilotos Maestros para maniobrar buques superiores a los 50.000 T.R.B. en puertos nuevos, a los pilotos prácticos de primera categoría, siempre y cuando certifiquen una experiencia mínima de cinco (5) años y quinientas (500) maniobras en buques desde 6.000 T.R.B. hasta 50.000 T.R.B.

Parágrafo 2º. Para el practicaaje en los nuevos terminales, en cuanto respecta al presente artículo, tendrán prioridad los pilotos prácticos del área operativo donde se encuentra ubicado el nuevo puerto. En caso que las empresas de practicaaje del área requieran pilotos prácticos de otros puertos, se procederá de conformidad con lo establecido en el Capítulo III-artículo 21 de esta ley.

Parágrafo 3º. En caso que las empresas de practicaaje con domicilio en el área operativo del nuevo puerto terminal no están interesadas

en prestar el servicio, se podrán utilizar pilotos prácticos de otros puertos, siempre y cuando reúnan los requisitos establecidos en este artículo.

Artículo 26. *Licencias de practicaaje en propiedad.* Transcurrido un (1) año ininterrumpido de prestación del servicio de practicaaje en el nuevo puerto, el Piloto Práctico podrá solicitar a la autoridad marítima nacional el otorgamiento de la licencia respectiva en propiedad, previa evaluación de la solicitud por parte del Comité Marítimo Portuario Regional para ante el Comité Marítimo Portuario Nacional y la certificación de haber realizado un mínimo de treinta (30) maniobras durante dicho período.

Artículo 27. *Vigencia de condición de nuevo puerto.* La calidad de nuevo puerto se mantendrá hasta por cinco (5) años, contados a partir de la entrada del primer buque de más de 6.000 T.R.B., empezando entonces a operar el procedimiento de otorgamiento de licencias de practicaaje, según los términos contemplados en el Capítulo III de esta ley.

#### CAPITULO V

##### De las sanciones

Artículo 28. *Faltas de los pilotos prácticos.* Constituyen faltas contra la profesión, por parte del Piloto Práctico, las siguientes:

1. Negligencia y mala fe en la prestación del servicio.
2. Incumplimiento de las disposiciones de la marina mercante nacional.
3. Proceder violentamente o con malos tratos contra el Capitán de la nave objeto del practicaaje o de cualquiera de sus tripulantes.
4. Incurrir en actos delictuosos en el desempeño de sus labores.
5. Existencia de auto de detención o llamamiento a juicio.
6. Presentación de información falsa.

Artículo 29. *Faltas de las sociedades privadas de practicaaje.* Constituyen faltas contra la actividad del pilotaje práctico, por parte de las sociedades privadas de practicaaje las siguientes:

1. Incumplimiento de las disposiciones legales vigentes de la marina mercante nacional.
2. Presentación o utilización de informaciones o solicitudes con documentación falsa o fraudulenta.
3. Competencia desleal.

Artículo 30. *Sanciones.* Los pilotos prácticos y las empresas de practicaaje que infrinjan los artículos 28 y 29 de la presente ley y las demás disposiciones de la marina mercante nacional, serán sancionados por los tribunales disciplinarios que trata este ordenamiento legal.

Parágrafo. Las sanciones a que se refiere el artículo 30 son las siguientes:

1. Amonestación: Llamada de atención privada por la falta cometida.
2. Censura: Reprobación pública por la falta cometida.
3. Suspensión: Consistente en la prohibición del ejercicio del practicaaje por un término no inferior a un (1) mes, ni superior a dos (2) años.
4. Exclusión: Consistente en la prohibición definitiva del ejercicio del practicaaje, la cual conlleva la cancelación de la licencia respectiva, como piloto práctico o como empresa de practicaaje, según el caso.

Artículo 31. *Aplicación sanciones disciplinarias.* Las sanciones disciplinarias se aplicarán dentro de los parámetros señalados, teniendo en consideración la gravedad, modalidades y circunstancias de la falta, los motivos determinantes y los antecedentes personales y profesionales del infractor.

Artículo 32. *Jurisdicción y competencia.* La jurisdicción disciplinaria a que se refiere este capítulo, se ejercerá así:

1. Tribunal Disciplinario Nacional que conocerá en segunda instancia por apelación o por consulta de las decisiones de los Tribunales Disciplinarios Regionales.

2. Tribunal Disciplinario Regional, que conocerá en primera instancia de las infracciones cometidas por los Pilotos Prácticos o las empresas privadas de practicaaje en el territorio de su jurisdicción.

Artículo 33. *Tribunales disciplinarios.* Los órganos disciplinarios a que se refiere la norma anterior, son los establecidos en los artículos 7º y 9º - Capítulo I- Generalidades- de la presente ley.

Parágrafo. Las sanciones disciplinarias a que hace referencia este capítulo tendrán aplicación y vigencia, previa investigación del caso.

## CAPITULO VI

### Disposiciones varios

Artículo 34. *Limitación al ejercicio de la profesión.* El piloto práctico podrá ejercer su profesión hasta que los médicos autorizados por los Comités Marítimos Portuarios Regionales así lo dispongan.

Parágrafo. La pérdida de la inhabilidad y de las condiciones físicas requeridas para el cabal ejercicio de la profesión de piloto práctico que signifiquen un peligro para la seguridad y eficiencia en el tránsito marítimo, para la supervivencia de la vida en el mar, para las instalaciones portuarias o para el material objeto del transporte, son causas para la cancelación de su licencia.

Artículo 35. *Solicitudes.* Las solicitudes de todo tipo elevadas por las empresas de practicaaje o por los pilotos prácticos a las autoridades marítimas nacionales o a los Comités Marítimos Portuarios deberán ser resueltas en un lapso no superior a los quince (15) días, contados éstos a partir de la fecha de recepción de la solicitud.

Artículo 36. *Renovaciones.* Los requisitos exigidos para la renovación de las licencias de pilotos prácticos y de las empresas de practicaaje serán los siguientes:

A. Para pilotos prácticos:

1. Fotocopia de la cédula de ciudadanía.

2. Solicitud elevada para ante el Comité Marítimo Portuario Nacional por intermedio del respectivo Comité Marítimo Portuario Regional.

3. Certificación de la relación laboral con la empresa de practicaaje en donde se encuentra prestando sus servicios.

4. Certificado médico actual.

5. Fotos según exigencia de la autoridad marítima nacional.

B. Para empresas de practicaaje:

1. Certificado de existencia y representación expedido por la Cámara de Comercio del domicilio principal.

2. Certificado de la capitania de puerto indicando la existencia, ubicación y características generales de las instalaciones terrestres y equipos de oficina. Asimismo, de los medios marítimos utilizados para la ejecución de la labor de practicaaje, ya sean propios o alquilados.

3. Listado actual de los pilotos prácticos que operan con la empresa y su clase de vinculación.

4. Relación detallada de los equipos de comunicación, adjunta a la respectiva licencia de funcionamiento expedida por parte de la autoridad competente.

Parágrafo. En el tiempo, la renovación de las licencias correspondientes a pilotos prácticos y a empresas de practicaaje, se efectuarán así:

a) Para pilotos prácticos cuando haya cambio de categoría y, cada dos (2) años, a partir de los sesenta y cinco (65) años de edad;

b) Para las empresas de practicaaje cada dos (2) años.

Artículo 37. *Formatos.* Para el cabal y adecuado ejercicio de la profesión del pilotaje práctico enmarcado dentro de esta normatividad, el Comité Marítimo Portuario Nacional elaborará los formatos pertinentes al Certificado del Servicio de Piloto Práctico, al Certificado de Entrenamiento de Piloto Práctico, a la Calificación para Piloto Práctico de Segunda Categoría, al Control de Pilotos Prácticos y los demás que estime pertinentes.

Artículo 38. *Normas supletorias.* Las empresas privadas de practicaaje, los Pilotos Prácticos y los asuntos relacionados con el practicaaje nacional, se regirán por la presente ley y, en los casos no regulados expresamente en ella, serán decididos por analogía de sus normas. No pudiendo regularse en la forma descrita, se aplicarán las disposiciones de la legislación marítima o de la legislación comercial o de la legislación civil, sin perjuicio de la aplicación de la costumbre marítima o mercantil concerniente al tema.

Parágrafo. Los tratados o convenciones internacionales marítimos no ratificados por Colombia, la costumbre marítima internacional, así como los principios generales del Derecho Marítimo, podrán aplicarse a las cuestiones marítimas que no puedan resolverse conforme a las reglas precedentes.

Artículo 39. *Derogatoria.* La presente ley deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Artículo 40. *Vigencia.* La presente ley rige desde su promulgación.

# ASCENSOS MILITARES

## PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

*Ascenso a Brigadier General de la Policía Nacional,  
señor Coronel Heliodoro Antonio Alfonso Roa.*

Honorables Senadores:

La Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional Permanente del honorable Senado de la República, ha tenido a bien designarme como Ponente del ascenso a Brigadier General del señor Coronel Heliodoro Antonio Alfonso Roa, cumpliendo con lo ordenado en el inciso 2º del artículo 173 de nuestra Carta Magna, por lo tanto me permito informarles lo siguiente:

Heliodoro Antonio Alfonso Roa nació el 7 de abril de 1949 en Garagoa, departamento de Boyacá, identificado con la cédula de ciudadanía número 19181033 de Bogotá, hijo de don Heliodoro Alfonso y doña Cilenia Roa.

Posteriormente contrajo matrimonio con doña Cleila América Sánchez Casallas, llevando un hermoso hogar, fruto del cual han nacido tres hijos: Lizette Sylvana, Adriana Lorena y Zaira Vanessa.

En su vida profesional el Coronel Alfonso Roa ha dejado siempre una estela de aciertos preocupándose siempre por el buen desarrollo de su institución.

Ingresó a la institución de formación oficial el 20 de enero de 1969 con el firme propósito de servir a la patria, obteniendo su ascenso como subteniente el primero de diciembre de 1970, según Decreto 2328, época en la cual ocupó el cargo de Jefe de Vigilancia OAPI.207 de la Policía Metropolitana de Bogotá, en 1974 exactamente el 12 de diciembre obtuvo el grado de Teniente Efectivo según Decreto 2726, con este grado y gracias a su profesionalismo fue Comandante de la Sección Escuela Gonzalo Jiménez de Quesada, Comandante de la Escuela Penitenciaria Nacional del Ministerio de Justicia, Comandante de Compañía Escuela Antonio Nariño, Comandante de Escuadrón Alumnos Escuela de Carabineros Alfonso López. El 16 de diciembre de 1978 recibe el grado de Capitán de la Policía Nacional y es aquí donde empieza a demostrar un nivel más ejecutivo en servicio a su institución; elabora el documento en cinco (5) tomos de la materia de Policía Vigilancia a través del cual se capacita al futuro oficial para su trabajo de prevención y compenetración con la comunidad, documento que actualmente se está utilizando, por ello es nombrado Jefe de Personal de la Escuela de Policía General Santander para después ser el Jefe de Revisoría de la Inspección General de la Policía Nacional.

Mediante Decreto 3272 del 29 de noviembre de 1983, recibe con gran honor el grado de Mayor de la Policía, ejerciendo cargos de tanta responsabilidad como lo fueron: Comandante de la Zona Oriente-Villavicencio, Dirección de Policía Antinarcóticos, participó en las operaciones de localización, decomiso y destrucción de insumos y estupefacientes, entre ellos el centro de acopio de Tranquilandia, siendo el más grande destruido hasta la fecha con capacidad para 300 empleados y producción de 6 toneladas, colaboró en la Oficina de Planeación de la Policía y también fue Subdirector Financiero del Fondo Rotatorio de la Policía Nacional.

Es el 28 de noviembre de 1988 mediante Decreto 2456 que recibe el Grado de Teniente Coronel y es en esta época que desarrolla la función de Coordinador Nacional de la Policía Portuaria en la Dirección Operativa para luego desempeñarse como Subcomandante Departamental de la Policía de Antioquia.

Como Coronel de la Policía Nacional, grado que le fue otorgado en 1993, según Decreto 2308 ha tenido a su bien mejorar la imagen de la Corporación, cumpliendo siempre a cabalidad con las funciones que se le asignan en este caso en cabeza de la Dirección de Sanidad de la Policía Nacional, Secretario General y Director encargado del Instituto para la Seguridad Social y Bienestar de la Policía Nacional. También ejerció el cargo de Jefe Financiero de la División Administrativa, fue Agregado de la Policía ante el Gobierno de Francia y los Países Bajos, cargo que se ganó gracias a su sentido profesional y humano. Regresó al país para ocupar el cargo de Jefe de Auditoría Interna de la Policía Nacional y luego ejercer el cargo de Director de Bienestar Social de la misma entidad, la que actualmente se encuentra ejerciendo.

A estas importantes posiciones agregamos los siguientes estudios:

- Cursos reglamentarios para los ascensos en la Escuela General Santander.
- Cursos Academia Superior de Policía.
- Especialización en Criminología en la Universidad Complutense de España (Madrid).
- Curso de Pedagogía Escuela General Santander.
- Técnicas de Microfilmación en Remington Rand Colombia S. A.
- Técnicas de formación en el SENA.
- Seminario de Tecnología Educativa y Diseño de Instrucción.

- Comisión Especial con el fin de conocer la Organización, Funcionamiento y Técnicas empleadas por la Policía de los Estados Unidos en cuanto a la Prevención de delitos.

Al analizar que el señor Coronel Alfonso Roa ha servido a la Patria y a la institución con especial diligencia talento y ejemplar sentido de responsabilidad, encontramos fácilmente la razón por la cual se ha hecho merecedor a condecoraciones y menciones de honor, entre las cuales destacamos:

- Estrella de la Policía Categoría Comendador.
- Servicios distinguidos categorías 1 y 2.
- Servicios distinguidos categoría especial 1 y 2.
- Menciones honoríficas 7 veces.
- Medalla de servicio clase 15 años.
- Medalla de servicio clase 20 años.
- Medalla al mérito "Ciudad de Barranquilla".
- Condecoración Orden José Antonio Galán.
- Condecoración Orden Andrés Páez Sotomayor.
- Orden de Bucaramanga Grado "Caballero".
- Orden ciudadano meritorio de Santander.
- Escudo Insignia del Fondo Rotatorio de la Policía Nacional.
- Distintivo Escuela Nacional General Santander.
- Distintivo Escuela Gonzalo Jiménez de Quesada.

Por las anteriores consideraciones y por la conciencia de los méritos del señor Coronel Heliodoro Antonio Alfonso Roa para ascenso, me permito proponer al honorable Senado de la República:

"Apruébese el ascenso a Brigadier General, en segundo debate del Coronel de la Policía Nacional, Heliodoro Antonio Alfonso Roa".

De los honorables Senadores,

*Néstor Alvarez Segura,*  
Senador Ponente.

\* \* \*

#### PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

*Ascenso al grado de Brigadier General del señor Coronel Héctor Darío Castro Cabrera.*

Señor Presidente

Honorables Senadores

Comisión Segunda Constitucional Senado de la República:

Es grato dirigirme a ustedes para poner a su consideración la ponencia mediante la cual cumpliendo con la voluntad del Gobierno Nacional, se confiere el ascenso a Brigadier General, del señor Coronel Héctor Darío Castro Cabrera.

Para cumplir con este juicioso encargo, cuya obligatoriedad deriva del artículo 173, numeral 2 de la Constitución Nacional, he estudiado detalladamente la Hoja de Vida que resume la actividad policial del Coronel Héctor Darío Castro Cabrera, admirable de verdad que durante sus 30 años de servicio a la Policía Nacional este excelente oficial se haya destacado por su deseo constante de superación, prueba de ello el título de profesional obtenido y los diferentes estudios realizados.

Es justo destacar el diferente desempeño profesional del señor Coronel Héctor Darío Castro Cabrera, no otra impresión se deduce de su prolífica trayectoria policial, sus actuaciones siempre han sido acordes con las responsabilidades que las tareas que ejecuta exigen.

A partir de 1969, año en que ingresó a la Institución, su carrera ha sido fructífera, como corresponde a la de un oficial caracterizado por su vocación de servicio a la patria.

Su exitosa carrera se destaca, entre otros, por los siguientes

**Ascensos obtenidos**

Sub teniente	1970
Teniente	1974
Capitán	1978
Mayor	1983
Teniente Coronel	1988
Coronel	1993

**Cargos ocupados**

- Comandante y sección vigilancia Policía Metropolitana. Santa Fe de Bogotá, 1970.
- Comandante Fuerza Disponible Departamento Policía de Sucre 1972.
- Jefe operativo Dirección de Policía Judicial 1976.
- Ayudante de la Dirección de la Escuela de Cadetes de la Policía General Santander 1979.
- Jefe de Personal Dirección Administrativa y Financiera Policía Nacional 1980.
- Comandante Distrito de Riohacha, Departamento de Policía de La Guajira. 1981.
- Jefe Oficina Jurídica. Inspección General de la Policía Nacional 1987.
- Subdirector Administrativo. Subdirector de Sanidad Policía Nacional, 1989.
- Director Hospital Central 1992.
- Comandante Departamento de Policía de Bolívar, 1996.
- Agregado policial a la embajada de Colombia ante el Gobierno de Perú, 1997.
- Inspector delegado 1997.
- Director Recursos Humanos Policía Nacional 1997.

**Estudios en el país**

- Derecho y Ciencias Políticas, Universidad La Gran Colombia.
- Especialización en derecho probatorio Universidad La Gran Colombia.
- Curso de Investigador Policial. Dijin.
- Seminario sobre reforma a los Códigos de Procedimiento Penal y Contencioso, Administrativo, ESAP.
- Curso de especialista en Inteligencia Militar Batallón "Brigadier General Charrry Solano".
- Curso de Administración. Colegio Mayor Nuestra Señora del Rosario.
- Seminario Internacional "Lavado de Activos" Fiscalía General-Embajada de Francia.
- Seminario "La acción de cumplimiento" Consejería para la Administración Pública, Presidencia de la República.

**Estudios en el Exterior**

- Curso de Antropología e Identificación Militar, Centro de Instrucción de la Guardia Civil, Madrid-España.

**Condecoraciones**

- Orden al mérito Almirante Padilla, Gran Comendador.
- Medalla de oro de la Guardia Civil del Perú, 1970.
- Distintivo Escuela de Cadetes General Santander 1971.
- Premio al mérito Escuela de Carabineros de Chile, 1970.
- Mención honorífica por primera vez 1977.
- Mención honorífica por segunda vez 1980.
- Mención honorífica por tercera vez 1983.

- Mención honorífica por cuarta vez 1986.
- Mención honorífica por quinta vez 1989.
- Mención honorífica por sexta vez 1992.
- Mención honorífica por séptima vez 1993.
- Orden servicios distinguidos, categoría oficial 1988.
- Orden servicios distinguidos, categoría A primera vez 1990.
- Orden servicios distinguidos, categoría A segunda vez 1991.
- Orden servicios distinguidos, categoría A tercera vez 1990.
- Medalla de los servicios 15 años 1985.
- Medalla de los servicios 20 años 1990.
- Medalla de los servicios 25 años 1994.
- Orden Departamental de Bolívar Almirante Militar 1994.
- Orden Rafael Núñez Grado Comendador 1995.
- Orden Alcaldía Mayor de Cartagena 1996.

- Orden de la Democracia "Gran Oficial" se encuentra en la Secretaría de la Comisión, a disposición de los honorables Senadores.

La trayectoria y el mérito militar de este oficial, me hacen proponer:

Apruébese el ascenso a Brigadier General del Coronel Héctor Darío Castro Cabrera, conferido por el Gobierno Nacional mediante Decreto número 2279 de fecha 10 de noviembre de 1998, por ajustarse a la Constitución y a la ley.

*Javier Cáceres Leal,*

Honorable Senador de la República.

**CONTENIDO**

Gaceta número 312 - Jueves 3 de diciembre de 1998  
SENADO DE LA REPUBLICA

	Pág.
<b>PROYECTOS DE LEY</b>	
Proyecto de ley número 145 de 1998 Senado, por la cual se concede una autorización a los contribuyentes del Impuesto Predial Unificado en el Distrito Capital. ....	1
Proyecto de ley número 146 de 1998, por la cual se adiciona la Ley 5ª de 1992. ....	3
<b>PONENCIAS</b>	
Ponencia para primer debate al proyecto de ley numero 89 de 1998 Senado, por medio de la cual se aprueba el Convenio Cultural entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República Islámica de Irán. ....	5
Ponencia para primer debate al proyecto de ley número 118 de 1998 Senado, por medio de la cual se autoriza a la asamblea departamental del Guaviare a ordenar la emisión de la estampilla "Prodesarrollo del Guaviare" y se dictan otras disposiciones. ....	6
Ponencia para primer debate al proyecto de ley número 137 de 1998 Senado, por medio de la cual se aprueba el Acuerdo de Cooperación en materia de Telecomunicaciones entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Argentina. ....	6
Ponencia para segundo debate al proyecto de ley número 87 de 1998 Senado, por medio de la cual se aprueba el "Acuerdo Comercial entre la República de Colombia y el gobierno de Rumania", firmado en Bucarest el treinta y uno (31) de julio de 1997. ....	7
Ponencia para segundo debate al proyecto de ley numero 169 de 1997 Senado, por medio de la cual se reglamenta el ejercicio del Piloto Práctico en Colombia. ....	8
<b>ASCENSOS MILITARES</b>	
Ponencia para segundo debate, ascenso a Brigadier General de la Policía Nacional, señor Coronel Heliodoro Antonio Alfonso Roa. ....	14
Ponencia para segundo debate, ascenso al grado de Brigadier General del señor Coronel Héctor Darío Castro Cabrera. ....	15