



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - IVSTITIA ET LITTERAE

AÑO VIII - Nº 77

Santa Fe de Bogotá, D. C., miércoles 5 de mayo de 1999

EDICION DE 20 PAGINAS

DIRECTORES:

MANUEL ENRIQUEZ ROSERO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

GUSTAVO ALFONSO BUSTAMANTE M.
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

CAMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 1999 CAMARA

por la cual se regula la actividad de practica en aguas marítimas y fluviales de la Nación colombiana.

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

CAPITULO I

Disposiciones generales

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto establecer los procedimientos para controlar, vigilar y autorizar la actividad de practica en aguas marítimas y fluviales.

Artículo 2°. *Ambito de aplicación.* La presente ley regula la actividad de practica sin perjuicio de lo dispuesto en los Tratados y Convenios Internacionales, así como en los Acuerdos Binacionales, estén o no suscritos por Colombia y la costumbre nacional o internacional y se aplicará en aguas marítimas y fluviales de la Nación.

CAPITULO II

Definiciones

Artículo 3°. Para efectos de la aplicación de la presente ley se entenderá por:

1. **Abarloar o abarloamiento.** Es la operación de colocar un buque con el costado dispuesto paralelamente al costado de otro, y en general, amarrarlo de este modo a él. El otro buque puede estar atracado o fondeado.

2. **Accidentes o siniestros marítimos.** Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, los Tratados Internacionales, Convenios Internacionales, estén o no suscritos por Colombia y la costumbre nacional o internacional.

Para efectos de la presente ley son accidentes o siniestros marítimos sin que se limite a ellos, los siguientes: naufragio, encallamiento, abordaje, explosión o incendio de buque o artefacto naval o estructuras o plataformas marinas, colisión y toda situación que origine contaminación marina por buque o artefacto naval, así como los daños causados por buques o artefactos navales a los bienes.

3. **Acoderar o acoderamiento.** Es la faena marinera de amarrar un buque por proa y popa a dos muertos, con lo cual se mantiene en una dirección determinada cualesquiera que sean las condiciones de vientos, corrientes y marea.

4. **Actividades marítimas.** Son todas aquellas que se efectúen en el mar territorial, zona económica exclusiva, zona contigua, zonas adyacentes, suelo y subsuelo pertenecientes a la plataforma continental, y en las costas y puertos de la República, relacionadas con la navegación de altura, de cabotaje, de pesca y científica, con buques nacionales o extranjeros, o con la investigación y extracción de los recursos del mar y de la plataforma.

5. **Actividad marítima y fluvial de practica.** Es un servicio público inherente a la finalidad social del Estado. La Autoridad Marítima y la Autoridad Portuaria, deben asegurar su prestación eficiente y garantizar el desarrollo de ésta actividad en todo el territorio marítimo y fluvial nacional, en forma continua e ininterrumpida.

6. **Actividades portuarias.** Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; y en general todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.

7. **Autoridad Marítima Nacional.** Es la entidad que a nombre del Estado autoriza, coordina, controla, vigila, dirige y determina, entre otras actividades, los requisitos para inscribir y otorgar licencias para desarrollar la actividad del practica marítimo y fluvial, y expide los correspondientes reglamentos. Actualmente está constituida por la Dirección General Marítima y sus Capitanías de Puerto, quienes ejercerán exclusivamente las funciones de Autoridad Marítima.

8. **Autoridades Portuarias.** Son autoridades portuarias el Consejo Nacional de Política Económica y Social, quien aprueba o imprueba los planes de expansión portuaria que le presente el Ministerio de Transporte; el Ministro de Transporte quien programa, evalúa y ejecuta en coordinación con la Superintendencia General de Puertos, los planes de expansión portuaria aprobados por el Consejo Nacional

de Política Económica y Social. Cuando se considere necesario, la Superintendencia General de Puertos ejercerá sus funciones en coordinación con la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional.

9. **Atraque.** Es la operación de colocar un buque al costado del muelle para asegurarlo por medio de sus líneas de amarre.

10. **Artefacto naval.** Es la construcción flotante que carece de propulsión propia que opera en el medio marítimo y fluvial, auxiliar de la navegación pero no destinada a ella aunque pueda desplazarse sobre el agua para el cumplimiento de sus fines específicos. En el evento que ese artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de un buque se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte.

11. **Aspirante a piloto.** Es la persona que cumpliendo con el lleno de los requisitos establecidos en la presente ley, es autorizada por la Autoridad Marítima para efectuar entrenamiento en maniobra de practica para un puerto específico.

12. **Buque o nave.** Es toda construcción principal e independiente, idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión.

13. **Buque designado.** Es el buque determinado previamente por la Capitanía de Puerto con el fin que se efectúe abordo el entrenamiento en maniobra de practica.

14. **Empresa de practica.** Es la que se constituye conforme a las leyes nacionales, cuyo objeto social es la prestación de la actividad de practica marítimo y fluvial, la cual deberá estar debidamente equipada e integrada por uno o varios pilotos prácticos, requiriendo para su funcionamiento la licencia que expide la Autoridad Marítima.

15. **Examen de competencia.** Es la evaluación teórico-práctica de los conocimientos y aptitudes, que realiza la Capitanía de Puerto y la Junta Examinadora al aspirante a piloto para que obtenga la licencia por primera vez y a los pilotos prácticos para el cambio de categoría.

16. **Falta disciplinaria.** Es toda acción u omisión que contravenga la legislación vigente en lo relativo a la actividad de practica marítimo y fluvial dentro de la jurisdicción de la Autoridad Marítima o de la Autoridad Portuaria, o bien el incumplimiento de las obligaciones, el abuso, extralimitación de los derechos y funciones, la incursión en prohibiciones, impedimentos, inhabilidades y conflictos de intereses.

17. **Fondeo.** Acción de fondear.

18. **Fondear.** Acción de botar el ancla al agua para sujetar el buque en esa posición mediante la cadena.

19. **Junta Examinadora.** Es un grupo de personas expertas en navegación designadas por la Autoridad Marítima para efectuar el examen de competencia a un aspirante a piloto, o a un piloto práctico para el cambio de categoría.

20. **Libro de control de pilotos prácticos.** Es un libro en el cual la Capitanía de Puerto registra la expedición de las licencias y las maniobras efectuadas por el piloto práctico, certificadas mediante los formatos que elabore la Autoridad Marítima.

21. **Libro de aspirantes a piloto.** Es un libro en el cual la Capitanía de Puerto registra la asistencia a las maniobras de practica en entrenamiento con el fin de obtener la licencia.

22. **Licencia de piloto práctico.** Es el documento expedido por la Autoridad Marítima mediante el cual faculta al piloto práctico para desarrollar la actividad de practica como servicio público.

23. **Maniobra de practica.** Es el conjunto de movimientos que ejecuta el buque como resultado de las órdenes a los medios de propulsión y gobierno, al apoyo de remolcadores, al uso del equipo de fondeo y amarre, para poder llevarlo al muelle, para abarloarlo, acoderarlo, fondearlo, o llevarlo a la ruta de salida con seguridad.

24. **Navegación de practica.** Es la que se realiza por aguas navegables restringidas o interiores, dentro de los límites de una bahía

o sección de río habilitada como puerto, conduciendo los buques o artefactos navales remolcados en forma segura.

25. **Piloto práctico.** Es la persona licenciada por la Autoridad Marítima como experto reconocido en el conocimiento de las ayudas a la navegación, condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas, así como de sus efectos, en una zona marítima o fluvial (piloto práctico de costas) o puerto específico (piloto práctico de puerto) y preparado para asesorar a los Capitanes de los buques y aspirantes a piloto en las maniobras de practica, para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de los buques o naves, de su carga, de las instalaciones portuarias y la preservación del medio marino.

26. **Piloto práctico oficial.** Es el Oficial de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en el grado mínimo de Teniente de Navío en servicio activo o en retiro, o el Oficial de Puente de Altura Categoría A o su equivalente o persona con licencia de piloto práctico expedida por la Autoridad Marítima, quienes podrán estar al servicio de la Autoridad Marítima para prestar la actividad practica marítimo o fluvial.

27. **Practica.** Es la preparación (entrenamiento) que recibe el aspirante a piloto o el piloto práctico para cambio de categoría con el fin de completar maniobras de practica para obtener su licencia, bajo la dirección de una persona capacitada.

28. **Puerto.** Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso; instalaciones y servicios, que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera de un río en condiciones favorables para realizar operaciones de carga y descarga de toda clase de buques, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles o embarcaderos.

29. **Operador portuario.** Es la empresa que presta servicios en los terminales portuarios, directamente relacionados con la entidad portuaria, en los términos establecidos en el numeral 5.9 del artículo 5 de la Ley 1ª del diez (10) de enero de 1991.

30. **Servicio portuario de practica.** Es un servicio inherente a la finalidad social del Estado, prestado por un operador portuario, el cual es controlado, vigilado e inspeccionado por la Superintendencia General de Puertos.

31. **Usuarios de puerto.** Son los armadores, los dueños de la carga, los operadores portuarios y, en general, toda persona que utiliza las instalaciones o recibe servicios en el puerto.

32. **Zarpar.** Levantar anclas, soltar amarras o salir del puerto.

33. **Zarpe.** Es salir del puerto a mar abierto, acción de zarpar.

Artículo 4º. *Clases de maniobras de practica.* Las maniobras en la actividad de practica marítimo o fluvial son:

1. Abarloar o abarloamiento.
2. Acoderamiento.
3. Amarre a boyas.
4. Atraque.
5. Cambio de fondeadero.
6. Entrada y salida de canales de acceso.
7. Fondeo.
8. Zarpe.

CAPITULO III

Del practica marítimo y fluvial

Artículo 5º. *Practica marítimo y fluvial obligatorio y facultativo.* La actividad de practica marítimo o fluvial es obligatoria para todos los buques de bandera nacional y extranjera de más de doscientas (200) T.R.B., que pretendan realizar maniobras o navegación de practica.

Es facultativa la actividad de practica marítimo o fluvial cuando el buque está atracado a un muelle y deba ser movido con sus propios

cabos a lo largo del mismo, o cuando el Capitán del buque de bandera nacional en razón de sus conocimientos de las ayudas a la navegación, condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas, así como de sus efectos, con la debida autorización de la Capitanía de Puerto respectiva, decida bajo su responsabilidad garantizando la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad del buque o nave, de la carga y de las instalaciones portuarias realizar la actividad de practica en una zona marítima o fluvial o puerto específico.

Artículo 6°. *Prioridad de arribo para el servicio de practica.* Las prioridades de arribo serán las siguientes:

1. Arribada forzosa.
2. Buques de la Armada Nacional.
3. Buques de las Armadas extranjeras en visita oficial.
4. Buques de pasajeros.
5. Buques de carga portacontenedores.
6. Buques de carga general.
7. Buques graneleros.

Artículo 7°. *Solicitud de practica marítimo y fluvial.* Deberá ser solicitado directamente por el Capitán del buque o en su defecto por el armador de éste, al Agente Marítimo, con el fin que se coordine la prestación eficiente y oportuna del servicio.

Tratándose de buques de guerra de las armadas extranjeras, además de lo anterior se debe cumplir con lo establecido en numeral 4° del artículo 173 o en su defecto con el numeral 7° del artículo 189, de la Constitución Política, si a ello hay lugar.

Artículo 8°. *Remuneración o contraprestación.* La remuneración para quienes realicen el practica marítimo o fluvial, será fijada por la Autoridad Marítima y tendrá como base el salario mínimo legal mensual vigente, con fundamento en los principios de equidad, solidaridad social y redistribución económica.

Artículo 9°. *Restricción y prohibición de tráfico.* Cuando por razones de orden público o seguridad nacional, realización de dragados, relimpias, campeonatos náuticos nacionales o internacionales o para prevenir: siniestros marítimos, pérdidas de la vida humana en el mar, daños a los bienes o contaminación del medio marino y las demás que señale la Autoridad Marítima, el Capitán de Puerto, podrá mediante acto administrativo restringir o prohibir temporalmente el tránsito de buques o de artefactos navales.

Artículo 10. *Prohibiciones a los capitanes y patronos.* No podrán fondear, tender redes, ni actuar de manera alguna que entorpezca la actividad de practica marítimo y fluvial.

Artículo 11. *Inhabilidades e incompatibilidades de la actividad de practica marítimo y fluvial.* Se entienden incorporadas a esta ley las inhabilidades o incompatibilidades previstas en la Constitución y en la ley, además de las siguientes:

1. Inhabilidades:

- a) Haber sido condenado por delito sancionado con pena privativa de la libertad;
- b) Hallarse en interdicción judicial;
- c) Tener suspendida o cancelada la licencia por la Autoridad Marítima;
- d) Padecer de incapacidad física o mental transitoria o permanente que comprometa su capacidad.

2. Incompatibilidades:

- a) Ejercer simultáneamente la actividad de Agente Marítimo para el mismo buque;
- b) Tener la calidad de inspector de buque del Estado Rector del Puerto;
- c) Ejercer en forma simultánea, el piloto práctico oficial, la prestación de la actividad de practica marítimo y fluvial en empresas de practica;

d) Ejercer en forma simultánea, como operador portuario para la prestación de otro servicio.

CAPITULO IV

De la maniobra de practica

Artículo 12. *Asesoría de piloto práctico.* La maniobra de practica marítimo y fluvial que realice un buque será ejecutada bajo la asesoría de un piloto práctico con licencia vigente expedida por la Autoridad Marítima.

Artículo 13. *Uso de remolcadores.* Es obligatorio el uso mínimo de un (1) remolcador para la maniobra de practica, la utilización de dos (2) o más remolcadores quedará a opción del Capitán del buque, atendiendo las recomendaciones del piloto práctico, las condiciones especiales de éste, las condiciones meteorológicas, las restricciones del área de navegación, las precauciones de seguridad que así lo exijan, el grado de dificultad de la maniobra y los que a su juicio lo ameriten.

Parágrafo. En el caso del canal de acceso a San Andrés Isla y Providencia, como excepción, debido a sus condiciones meteorológicas y dinámicas, es obligatorio el uso de remolcador(es) en los buques con arqueo igual o superior a mil (1.000) T.R.B.

Artículo 14. *Duración de la maniobra de practica.* Se inicia una vez el piloto práctico se encuentre a bordo del buque y concluye al quedar el buque debidamente asegurado en el lugar de la respectiva maniobra y a satisfacción del Capitán del buque.

Artículo 15. *Información suministrada por el Capitán.* Antes de impartir cualquier instrucción, el piloto práctico deberá solicitar al Capitán del buque, información completa acerca del buen estado de funcionamiento del buque, así como del equipo de fondeo, de la maquinaria principal, auxiliar y, de las ayudas a la navegación que se empleen en la respectiva maniobra.

Conocida la información, el piloto práctico hará énfasis en el alistamiento de la tripulación y de los equipos, cuando sea necesario.

Artículo 16. *Estado de embriaguez y sustancias sicotrópicas.* El Capitán del buque se abstendrá de admitir abordó al piloto práctico que se presente en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias sicotrópicas. De inmediato solicitará a la Agencia Marítima su reemplazo y dentro las doce (12) horas siguientes presentará la respectiva protesta a la Capitanía de Puerto informando lo sucedido.

Artículo 17. *Colaboración.* El Capitán y la tripulación del buque están obligados a prestar colaboración al piloto práctico, para efectuar adecuadamente el practica marítimo y fluvial.

Artículo 18. *Causales para la cancelación de las maniobras de practica.* Son causales para la cancelación de las maniobras de practica las siguientes:

1. Cuando el buque no cumpla con las especificaciones técnicas de seguridad.
2. Cuando se presente mal tiempo debido al cambio de las condiciones meteorológicas, que impidan una navegación segura.
3. Cuando se encuentre un buque o nave o un obstáculo que impida el libre paso en el canal de acceso.
4. Cuando el calado del buque sea superior al margen de seguridad de la profundidad de diseño del canal de acceso.
5. Cuando las condiciones operativas del buque en lo referente a los equipos de fondeo, de la maquinaria principal, auxiliar y, de las ayudas a la navegación, no estén en buen funcionamiento o no se encuentren abordó.
6. Cuando se presenten fallas humanas o técnicas a bordo de los remolcadores.
7. Cuando el piloto práctico estando abordó del buque, presente una enfermedad súbita.
8. Cuando no exista una respuesta por parte del Capitán o la tripulación del buque, a las instrucciones impartidas por el piloto práctico.

9. Cuando el buque se encuentre sumergido por encima de la línea de flotación ya sea para agua salada o dulce, de conformidad con lo estipulado en el Convenio Internacional de Líneas de Carga, ratificado mediante la Ley 03 de 1987.

Artículo 19. *Fondeo de emergencia.* Cuando el piloto práctico considere que alguna de las causales para la cancelación de las maniobras de practica, u otras puedan tener como consecuencia un accidente o peligro inminente deberá fondear de emergencia, y comunicar el hecho a la estación de control de tráfico marítimo para prevenir posibles accidentes o siniestros.

Artículo 20. *Informe de cancelación.* Cuando el piloto práctico cancele la maniobra de practica, debe dejar constancia escrita en la Capitanía de Puerto y en la Agencia Marítima, de los antecedentes y las causas, dentro de las doce (12) horas siguientes a la toma de su decisión.

Artículo 21. *Accidente o siniestro marítimo en maniobra de practica.* Cuando en desarrollo de la maniobra de practica, el buque sufra un accidente o siniestro marítimo, el piloto no podrá desembarcar hasta tanto no se hayan agotado todos los medios de salvamento, o el Capitán del buque decida el abandono de éste.

CAPITULO V

De los pilotos prácticos

Artículo 22. *Clases de pilotos.* Existen dos clases de pilotos:

1. **Piloto práctico oficial.** Es el Oficial de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en el grado mínimo de Teniente de Navío en servicio activo o en retiro, o el Oficial de Punteo de Altura Categoría A o su equivalente, con licencia de piloto práctico expedida por la Autoridad Marítima, quienes podrán estar al servicio de la Autoridad Marítima para prestar la actividad de practica marítimo y fluvial.

2. **Piloto práctico particular.** Es el Oficial de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en retiro, o el Oficial de Punteo de Altura Categoría A, o el particular licenciado por la Autoridad Marítima y que no tiene vínculo laboral con ésta, para prestar la actividad de practica marítimo y fluvial.

Artículo 23. *Categorías.* Las categorías de pilotos prácticos son las siguientes:

1. Piloto práctico maestro.
2. Piloto práctico de primera.
3. Piloto práctico de segunda.

Artículo 24. *Función del piloto práctico.* Es función del piloto práctico asesorar al Capitán del buque en la maniobra de practica marítimo y fluvial.

Artículo 25. *Limitación de función.* El piloto práctico es un asesor del Capitán del buque durante la maniobra de practica y como tal no lo reemplaza en el mando del mismo.

Artículo 26. *Obligaciones del piloto práctico.* Los pilotos prácticos debidamente licenciados por la Autoridad Marítima, y los Capitanes y Patrones con permiso especial de practica, cumplirán las siguientes obligaciones:

1. Prestar la actividad de practica marítimo y fluvial en las áreas que le autorice la Autoridad Marítima, observando que se garantice la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de las embarcaciones, de su carga y de las instalaciones portuarias y preservación del medio ambiente marino.

2. Informar por escrito, oportuna y detalladamente a la Capitanía de Puerto sobre:

- a) Toda violación a la Legislación Marítima Colombiana e Internacional por parte del Capitán o la tripulación del buque;
- b) Cualquier accidente o siniestro marítimo del que tenga conocimiento;
- c) Causales de cancelación de la maniobra de practica;

d) Actos que atenten contra la soberanía y la seguridad nacional.

3. Cumplir la presente ley, la legislación marítima vigente y las normas técnicas inherentes a su actividad.

4. Acatar la reglamentación de la Autoridad Marítima, así como las instrucciones y/o recomendaciones del Capitán de Puerto en lo referente a la actividad de practica marítimo y fluvial.

5. Atender como experto reconocido, el entrenamiento y las consultas que le efectúe el aspirante a piloto práctico en desarrollo del entrenamiento en maniobras de practica marítimo y fluvial.

6. No obstaculizar, ni impedir o no colaborar, con el entrenamiento y el examen de competencia en maniobras de practica que haya coordinado el Capitán de Puerto.

7. Informar a la Regional de la Superintendencia General de Puertos y a la Capitanía de Puerto correspondiente cuando se presente fondeo de emergencia.

Artículo 27. *Procedimientos complementarios del piloto práctico.* Los siguientes son los procedimientos complementarios que debe seguir el piloto práctico:

1. Efectuar el análisis de la navegación en coordinación con la Capitanía de Puerto, cuando se vaya a prestar la actividad de practica marítimo o fluvial en canales nuevos de acceso.

2. Tener en cuenta las observaciones del oficial encargado de graficar la posición del buque durante la maniobra de practica.

3. Dar las órdenes en idioma castellano o inglés según sea el caso, y exigir la repetición de éstas, por la persona encargada de ejecutarlas.

4. Llevar en forma permanente equipo portátil de comunicaciones para establecer contacto, cuando las necesidades lo requieran.

Artículo 28. *Facultades del piloto práctico según su categoría.* El piloto práctico, según su categoría está facultado para desempeñar la actividad de practica marítimo y fluvial, en el puerto autorizado, así:

1. Maestro: todo tipo de buques, sin limitación por su tamaño o tonelaje.
2. Primera categoría: en buques hasta 50.000 T.R.B.
3. Segunda categoría: en buques hasta 10.000 T.R.B.

Artículo 29. *Restricción en la prestación de la actividad de practica marítimo y fluvial.* El piloto práctico podrá desarrollar la actividad de practica marítimo o fluvial en el puerto para el cual tiene licencia vigente expedida por la Autoridad Marítima.

Artículo 30. *Requisitos generales.* Para obtener la licencia de piloto práctico, de segunda y de primera categoría por primera vez, por renovación y puerto diferente, el interesado debe cumplir los siguientes requisitos:

1. Diligenciar el formato que expida la Autoridad Marítima, junto con:

- a) Documento que acredite la calidad de ciudadano colombiano;
- b) Documento que acredite la calidad de Oficial de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en retiro, o como Oficial Mercante, o los títulos y/o certificados expedidos por autoridad competente de otros países para las personas no egresadas de la Escuela Naval Almirante Padilla quienes deberán realizar la homologación correspondiente ante la Autoridad Marítima;

c) Tres (3) fotos recientes a color de 3 X 4 cm de frente con fondo blanco;

d) Certificado expedido por la Escuela Naval Almirante Padilla que acredite la idoneidad en el idioma inglés técnico marítimo (para obtener la licencia por primera vez);

e) Diligenciar ante un médico con registro profesional vigente, el formato de certificado médico-aptitud psicofísica que determine la Autoridad Marítima, el cual no podrá ser superior a treinta (30) días;

f) Los aspirantes a piloto deben constituir una póliza de seguros, de responsabilidad civil frente a terceros expedida por una compañía de seguros legalmente constituida o establecida en Colombia, con una vigencia de siete (7) meses la cual deberá ser prorrogable automáticamente por el mismo término en caso de que amplíe el periodo del entrenamiento.

2. Completar satisfactoriamente el entrenamiento en maniobras de practicaje marítimo o fluvial en el puerto para el cual aspira obtener la licencia así:

a) Piloto práctico de segunda categoría:

Mediante la realización del entrenamiento en maniobras de practicaje marítimo o fluvial en buques de arqueo entre 2.000 hasta 10.000 T.R.B., efectuando noventa (90) maniobras, cuarenta y cinco (45) diurnas y cuarenta y cinco (45) nocturnas, en un término mínimo de cuatro (4) meses, incluyendo navegación por canales, fondeo, zarpes, atraques, desatraques y amarres a boyas;

b) Piloto práctico de primera categoría por primera vez:

Mediante la realización del entrenamiento en maniobras de practicaje marítimo o fluvial en buques de arqueo entre 10.000 hasta 50.000 T.R.B., efectuando noventa (90) maniobras, cuarenta y cinco (45) diurnas y cuarenta y cinco (45) nocturnas, en un término mínimo de cuatro (4) meses, incluyendo navegación por canales, fondeo, zarpes, atraques, desatraques y amarres a boyas;

c) Piloto práctico por cambio de segunda a primera categoría:

Mediante la realización del entrenamiento en maniobras de practicaje marítimo o fluvial en buques de arqueo entre 10.000 hasta 50.000 T.R.B., efectuando treinta (30) maniobras, quince (15) diurnas y quince (15) nocturnas, en un término mínimo de mes y medio (1.5), incluyendo navegación por canales, fondeo, zarpes, atraques, desatraques y amarres a boyas;

d) Piloto práctico maestro:

Mediante la realización del entrenamiento en maniobras de practicaje marítimo o fluvial en buques de arqueo mayores de 50.000 T.R.B., efectuando treinta (30) maniobras, quince (15) diurnas y quince (15) nocturnas, en un término mínimo de mes y medio (1.5), incluyendo navegación por canales, fondeo, zarpes, atraques, desatraques y amarres a boyas;

e) Piloto práctico para puerto diferente:

Mediante la realización del entrenamiento en maniobras de practicaje marítimo o fluvial en buques de arqueo entre 2.000 hasta 10.000 T.R.B., efectuando como mínimo cuarenta y cinco (45) maniobras diurnas y nocturnas para segunda categoría; en buques de arqueo entre 10.000 hasta 50.000 T.R.B., efectuando como mínimo cuarenta y cinco (45) maniobras diurnas y nocturnas para primera categoría; en un término mínimo de dos (2) meses y en buques de arqueo superior de 50.000 T.R.B., efectuando como mínimo quince (15) maniobras diurnas y nocturnas para categoría maestro; en un término mínimo de un (1) mes, incluyendo navegación por canales, fondeo, zarpes, atraques, desatraques y amarres a boyas.

3. Certificación de la Capitanía de Puerto donde conste el número de maniobras y tonelaje de los buques.

4. Aprobar el examen de competencia que realiza la Junta Examinadora.

5. Presentar el recibo de pago por concepto de la expedición de la licencia.

Artículo 31. *Número mínimo de pilotos.* La Autoridad Marítima en coordinación con la Superintendencia General de Puertos, determinará el número mínimo de pilotos prácticos que deben servir en cada uno de los puertos colombianos con base en todos los factores que afectan la actividad marítima de practicaje.

Artículo 32. *Requisitos específicos para obtener la licencia como piloto práctico de segunda categoría por parte de Oficiales de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de*

superficie o submarinos en servicio activo o en retiro. Además de los exigidos en el artículo 30 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:

1. Acreditar el grado de Teniente de Navío del Cuerpo Ejecutivo de Superficie de las especialidades de superficie o submarinos.

2. Acreditar un tiempo de embarco mínimo de tres (3) años, mediante certificado expedido por la Dirección de Personal de la Armada Nacional.

Artículo 33. *Requisitos específicos para obtener licencia como piloto práctico de segunda categoría para Oficiales Mercantes.* Además de los exigidos en el artículo 30 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:

1. Presentar copia de la licencia de navegación como Oficial de Puente de Altura Categoría "A" o Primer Oficial de Puente o su equivalente.

2. Acreditar el desempeño a bordo como Oficial de Puente por más de tres (3) años en buques superiores a dos mil (2.000) T.R.B.

Artículo 34. *Requisitos específicos para obtener licencia como piloto práctico de primera categoría por primera vez por parte de Oficiales de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en servicio activo o en retiro.* Además de los exigidos en el artículo 30 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:

1. Acreditar el grado de Capitán de Corbeta del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos.

2. Acreditar un tiempo de embarco mínimo de cuatro (4) años, de los cuales un (1) año como Comandante de unidad mayor de la Armada Nacional, mediante certificado expedido por la Dirección de Personal de la Armada Nacional.

Artículo 35. *Requisitos específicos para obtener licencia como piloto práctico de primera categoría por primera vez para oficiales mercantes.* Además de los exigidos en el artículo 30 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:

1. Fotocopia de la licencia de navegación como Capitán de Altura Categoría "A" o su equivalente, expedida por la Autoridad Marítima.

2. Certificado de tiempo de embarco desempeñando el cargo de Capitán, por más de un (1) año en buques superiores a dos mil (2.000) T.R.B.

Artículo 36. *Requisitos específicos por cambio de segunda a primera categoría.* Además de los exigidos en el artículo 30 de la presente ley, son los siguientes:

1. Poseer licencia de piloto práctico de segunda categoría.

2. Acreditar el desempeño durante cinco (5) años o más, como piloto práctico de segunda categoría, en el puerto para el cual aspira a obtener la licencia de primera categoría.

3. Acreditar un mínimo de doscientas (200) maniobras de practicaje en buques hasta 10.000 T.R.B., cien (100) diurnas y cien (100) nocturnas, incluyendo navegación por canales, atraques, desatraques, fondeo y zarpes, lo cual será certificado por la Capitanía de Puerto, de conformidad con los registros del libro de control de pilotos prácticos.

Artículo 37. *Requisitos específicos por cambio de primera categoría a categoría maestro.* Además de los exigidos en el artículo 30 de la presente ley, los siguientes:

1. Presentar licencia de piloto práctico de primera categoría.

2. Acreditar el desempeño como piloto práctico de primera categoría por un término mínimo de cinco (5) años en el puerto para el cual aspira obtener licencia de piloto práctico maestro.

3. Acreditar un mínimo de ochocientas (800) maniobras de practicaje, diurnas y nocturnas, en buques de arqueo entre 10.000 hasta 50.000 T.R.B., incluyendo navegación por canales, fondeo, zarpes, atraques, desatraques y amarres a boyas certificados por la Capitanía de Puerto de conformidad con los registros del libro de control de pilotos prácticos.

4. Aprobar el examen de competencia que realiza la Junta Examinadora.

Artículo 38. *Requisitos específicos para obtener licencia como piloto práctico en puerto diferente.* Además de los exigidos en el artículo 30 de la presente ley, deberá cumplir los siguientes:

1. Poseer licencia de piloto práctico maestro, de primera o de segunda categoría.
2. Acreditar el desempeño durante tres (3) años o más, como piloto práctico maestro, de primera o de segunda categoría en el puerto actual.
3. Acreditar un mínimo de maniobras de practicaje así:
 - a) Segunda categoría: cien (100);
 - b) Primera categoría y categoría maestro: cuatrocientas (400).

Estas maniobras de practicaje son diurnas y nocturnas, incluyendo navegación por canales, fondeo, zarpes, atraques, desatraques y amarres a boyas, lo cual será certificado por la Capitanía de Puerto, de conformidad con los registros del libro de control de pilotos prácticos.

Artículo 39. *Inactividad.* Si transcurrido un lapso de un (1) año sin que el piloto práctico haya efectuado maniobras de practicaje deberá realizar un número mínimo de diez (10) maniobras con el fin de reentrenarse.

Artículo 40. *Pilotos prácticos empíricos.* La Autoridad Marítima Nacional reglamentará la actividad de practicaje empírica.

Artículo 41. *Excepción.* Los Capitanes de altura que haya sido comandantes de dragas pueden obtener licencia de piloto práctico de segunda categoría cuando cumplan un mínimo de cien (100) maniobras de entrada y salida del puerto.

La licencia se concede para el último puerto donde se realizaron la totalidad del número de las maniobras.

Artículo 42. *Devolución de documentación.* Cuando el solicitante no presente la documentación exigida y completa para cada trámite, se procederá de acuerdo a lo establecido en el Código Contencioso Administrativo o normas que lo modifiquen o adicionen.

CAPITULO VI

De la licencia de piloto práctico

Artículo 43. *Obligatoriedad de la licencia.* Para prestar la actividad de practicaje marítimo o fluvial es indispensable tener la licencia como piloto práctico en la categoría que corresponda, expedida por la Autoridad Marítima, para un puerto específico, excepto, cuando para garantizar la prestación de la actividad de practicaje marítimo o fluvial; por motivos de orden público o de seguridad nacional y otras situaciones que determine la Autoridad Marítima, se requiera que un piloto práctico deba prestar la actividad de practicaje marítimo o fluvial en un puerto diferente, previa autorización de la Autoridad Marítima, siempre que garantice la seguridad de la vida humana en mar, de la seguridad del buque o nave, de su carga y de las instalaciones portuarias.

Artículo 44. *Vigencia de la licencia.* La licencia como piloto práctico, cualquiera que sea su categoría, tendrá una vigencia no superior a tres (3) años, y con un mínimo de treinta (30) días de antelación al cumplimiento del plazo de vencimiento el interesado podrá tramitar su renovación.

Parágrafo. Al cumplir el piloto práctico la edad de sesenta (60) años, debe presentar anualmente el certificado médico de aptitud sico-física, en el formato que expida la Autoridad Marítima y se le expedirá licencia como piloto práctico hasta los sesenta y cinco (65) años.

Artículo 45. *Valor de la licencia.* La licencia de piloto práctico tendrá un valor de dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Artículo 46. *Devolución de la licencia.* El piloto práctico deberá devolver la licencia expedida por la Autoridad Marítima, cuando se le expida una nueva licencia o cuando mediante acto administrativo se cancela la autorizada.

Artículo 47. *Extravío de la licencia.* En caso de pérdida de la licencia de piloto práctico, el titular de la misma deberá tramitar ante la Autoridad Marítima, el formato totalmente diligenciado para la expedición de una nueva, anexando la siguiente documentación:

1. Fotocopia del denuncia de pérdida expedido por autoridad competente, y
2. Recibo de pago por concepto de expedición de una nueva licencia.

Artículo 48. *Deterioro de la licencia.* En caso de deterioro de la licencia de piloto práctico, el titular de la misma deberá tramitar ante la Autoridad Marítima, el formato totalmente diligenciado para la expedición de una nueva, anexando la siguiente documentación:

1. Original de la licencia, y
2. Recibo de pago por concepto de expedición de Licencia.

CAPITULO VII

Del cuerpo de pilotos prácticos oficiales

Artículo 49. *Oficiales en servicio activo.* La Autoridad Marítima en coordinación con la Armada Nacional podrá autorizar a los Oficiales de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en el grado mínimo de Teniente de Navío, para que efectúen maniobra de practicaje como pilotos prácticos oficiales, en los siguientes casos:

1. Para garantizar la prestación de la actividad de practicaje marítimo o fluvial.
2. Por motivos de orden público o de seguridad nacional.
3. Para realizar el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y,
4. Otras situaciones que determine la Autoridad Marítima.

Parágrafo. En los eventos contemplados en el presente artículo, la Autoridad Marítima podrá desarrollar la actividad de practicaje en aguas marítimas y fluviales con los Oficiales de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en el grado mínimo de Teniente de Navío en servicio activo o en retiro, o el Oficial de Puente de Altura Categoría "A", o su equivalente, con licencia de piloto práctico expedida por la Autoridad Marítima.

CAPITULO VIII

De los permisos especiales de practicaje

Artículo 50. *Permiso especial para navegación de practicaje.* El Capitán o Patrón de un buque de bandera colombiana de arqueo superior a doscientas (200) T.R.B., e inferior a mil (1.000) T.R.B., podrá omitir la actividad de practicaje marítimo o fluvial bajo su responsabilidad, de conformidad con lo estipulado en la presente Ley. Para tal fin debe obtener el permiso especial para las maniobras de practicaje en los canales de acceso para un puerto específico expedido por la Autoridad Marítima.

Parágrafo. En todo caso, el permiso que trata el presente artículo es exclusivo para un solo puerto y no sustituye la licencia de navegación.

Artículo 51. *Requisitos generales.* Para obtener o renovar el permiso especial en buques con bandera colombiana en un puerto específico, así como la inscripción en el registro de la Capitanía de Puerto, el Capitán o Patrón deberá cumplir con los siguientes requisitos:

1. Diligenciar el formato que expida la Autoridad Marítima, junto con:
 - a) Documento que acredite la calidad de ciudadano colombiano;
 - b) Tres (3) fotos recientes a color de 3 X 4 cm de frente con fondo blanco;
 - c) Copia de la licencia de navegación o su equivalente como:
 1. Capitán de Altura.
 2. Capitán Regional Categoría B restringida.
 3. Capitán Regional Categoría C.
 4. Patrón Regional.

5. Capitán de Pesca de Altura categoría B.
6. Capitán de Pesca Regional categoría B restringida.
7. Patrón de Pesca Regional;

d) Certificado médico de aptitud sico-física, con fecha de expedición no mayor de treinta (30) días suscrito por un médico con registro profesional vigente, en el formato que para tal efecto expida la Autoridad Marítima ante la Capitanía de Puerto correspondiente;

e) Concepto favorable de la Capitanía de Puerto sobre la idoneidad del Capitán o Patrón, para la expedición del permiso especial para la maniobra de practicaje.

2. Tener definida la situación militar.

3. Recibo de pago por concepto de la expedición del permiso especial de practicaje.

Artículo 52. *Vigencia del permiso especial de navegación de practicaje.* El permiso especial de navegación de practicaje en un puerto específico es expedido por la Autoridad Marítima y tendrá una vigencia máxima de tres (3) años y en todo caso, no excederá de la fecha de vencimiento de la licencia de navegación. Con un mínimo de treinta (30) días de antelación al vencimiento del permiso, el Capitán o Patrón podrá tramitar su renovación.

Artículo 53. *Valor del permiso especial.* El permiso especial de navegación de practicaje tendrá un valor igual de un (1) de salario mínimo legal mensual vigente.

CAPITULO IX

De los terminales portuarios nuevos

Artículo 54. *Condición de terminal portuario nuevo.* Tendrán esta condición los terminales portuarios contemplados en el Plan de Expansión Portuaria de la Nación, que obtengan la autorización correspondiente por parte de la Superintendencia General de Puertos.

Artículo 55. *Duración de la condición de terminal portuario nuevo.* La condición de terminal portuario nuevo, se mantendrá hasta cinco (5) años después de la entrada del primer buque de más de 200 T.R.B., de arqueo a dicho terminal. Vencido éste lapso, el terminal pierde la condición de nuevo.

Artículo 56. *Licencia temporal como piloto práctico.* La Autoridad Marítima con fundamento en el acto administrativo que expida la Superintendencia General de Puertos a través del cual habilite como nuevo un terminal portuario, podrá expedir y renovar licencia temporal a los pilotos prácticos con licencia vigente para otro puerto para maniobra de practicaje marítimo y fluvial en las tres categorías existentes, previo cumplimiento de los literales c) y e) del numeral 1 y los numerales 2 y 5 del artículo 30 de la presente ley, y los siguientes:

1. Certificado de desempeño como piloto práctico en otro puerto, en el cual se indique las maniobras realizadas en los últimos tres (3) años expedido por la Capitanía de Puerto.

2. Certificado en que conste que no ha sido vinculado en investigaciones por accidentes o siniestros marítimos en el ejercicio de la navegación de practicaje durante los últimos tres (3) años, expedido por la Capitanía de Puerto respectiva.

La licencia temporal se expide en la misma categoría para la cual esta habilitado el piloto práctico.

Artículo 57. *Consideración geográfica especial.* Cuando las características hidrográficas, oceanográficas y de maniobra de dos (2) o más áreas difieran radicalmente, aún encontrándose en la jurisdicción de una Capitanía de Puerto, se consideran zonas marítimas diferentes, en las cuales la Autoridad Marítima fijará las condiciones en que deba prestarse la actividad de practicaje marítimo y fluvial. Como son los casos de Santa Marta y Puerto Zúñiga; Tumaco y el terminal petrolero de Tumaco, Coveñas - Coveñas Mar Afuera y Tolú.

CAPITULO X

Del entrenamiento de aspirantes a piloto práctico

Artículo 58. *Requisitos para autorizar entrenamiento de practicaje.* Para autorizar el practicaje para un puerto específico, el aspirante debe cumplir los requisitos establecidos en el artículo 30.

Bajo ninguna circunstancia la Autoridad Marítima autorizará a un aspirante a piloto práctico el practicaje en forma simultánea para dos (2) o más puertos.

Artículo 59. *Designación de buques.* El practicaje se efectuará en los buques designados por la Capitanía de Puerto.

Artículo 60. *Características de los buques designados.* Los buques designados por el Capitán de Puerto para efectos del practicaje deberán tener las características que a continuación se relacionan, de conformidad con las categorías de pilotos prácticos existentes:

1. Para piloto práctico de segunda categoría: buques entre 2.000 hasta 10.000 T.R.B.

2. Para piloto práctico de primera categoría: buques entre 10.000 hasta 50.000 T.R.B.

3. Para piloto práctico maestro: buques mayores de 50.000 T.R.B.

Artículo 61. *Coordinación e información para el practicaje.* La información y coordinación previa a la autorización del practicaje, se hará a través de la Capitanía de Puerto y ésta a su vez tomará las acciones pertinentes con el Agente Marítimo y con el Capitán del buque que vaya a ser designado, dentro de las 24 horas de anticipación al arribo de éste.

La Capitanía de Puerto suministrará al aspirante a piloto práctico a su costo, los formatos que expide la Autoridad Marítima con el fin de certificar la asistencia a las maniobras por parte del Capitán del buque.

Artículo 62. *Procedimiento para el practicaje.* El siguiente es el procedimiento para el practicaje, con el fin de garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de los buques, de su carga y de las instalaciones portuarias:

1. El Capitán de Puerto coordinará a través del Secretario General de la Capitanía o quien designe el Capitán de Puerto, los aspectos pertinentes con la Agencia Marítima que representa a los buques, para el embarque de la persona que asistirá a la maniobra de arribo, amarre y zarpe, previa programación del practicaje.

2. Cumplido lo anterior, el Secretario General de la Capitanía de Puerto o quien designe el Capitán de Puerto, previa coordinación con el aspirante a piloto, se embarcará en el lugar designado para la maniobra respectiva.

3. El Secretario General o quien designe el Capitán de Puerto y el aspirante a piloto durante las maniobras se ubicarán en el puente en un lugar tal en que puedan observar a cabalidad la maniobra de practicaje, pero sin interferir de manera alguna en el ejercicio de la misma.

4. El Secretario General o quien designe el Capitán de Puerto y los Capitanes de los buques, una vez culminada la maniobra diligenciará el certificado donde conste la asistencia de la persona interesada a las mismas.

5. Con base en los certificados antes mencionados la Capitanía de Puerto registrará en el libro de aspirantes a piloto las maniobras, de lo cual se enviará un reporte mensual a la Dirección General Marítima.

Artículo 63. *Finalización del practicaje.* Se considera finalizado el practicaje cuando se cumplan los siguientes requisitos:

1. Se expida el certificado de finalización del practicaje por la Capitanía de Puerto, en el cual conste la realización de tres (3) maniobras.

2. Se apruebe la evaluación práctica, realizada por la Junta Examinadora con una calificación igual o superior a siete punto cero (7.0) sobre diez punto cero (10.0), por cada maniobra, y

3. Se apruebe la evaluación teórica, realizada por la Capitanía de Puerto con un puntaje igual o superior a siete punto cero (7.0) sobre diez punto cero (10.0).

Las anteriores evaluaciones deben ser diligenciadas en los formatos expedidos por la Autoridad Marítima.

Parágrafo. Para efectos del examen teórico de inglés respecto a las órdenes a bordo, los integrantes de la junta examinadora deben hablar inglés técnico marítimo.

Artículo 64. *Práctica de nuevas evaluaciones.* El aspirante que no apruebe la evaluación teórica y/o práctica tendrá derecho a que se le practique, otra evaluación teórica y/o práctica, luego de transcurridos sesenta (60) días calendario contados a partir de la fecha de presentación del último examen.

En el caso que repruebe la evaluación práctica el aspirante a piloto debe realizar un mínimo de veinte (20) maniobras, diez (10) diurnas y diez (10) nocturnas y cumplir con lo estipulado en el inciso anterior.

Si reprueba por segunda (2) vez la evaluación teórica y/o práctica, la licencia no será expedida por la Autoridad Marítima.

CAPITULO XI

De la Junta Examinadora y del examen de competencia

Artículo 65. *Nombramiento Junta Examinadora y designación del buque.* El Capitán de Puerto nombra los integrantes de la Junta Examinadora y designa los buques previa coordinación con los Agentes Marítimos y con los Capitanes de los buques, la hora y fecha para la realización del examen de competencia, previa solicitud por escrito elevada por el aspirante a piloto.

Artículo 66. *Composición de la Junta Examinadora.* La Junta Examinadora nombrada por el Capitán de Puerto estará integrada de la siguiente manera:

1. El representante de la Capitanía de Puerto, quien puede ser un Oficial Superior de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en servicio activo o en retiro, que haya sido Comandante de Unidad mayor o Capitán de Altura que se haya desempeñado como Capitán de buque.

2. Un Capitán de Altura debidamente licenciado por la Autoridad Marítima, que se haya desempeñado como Capitán de buque.

3. Un piloto práctico de igual o superior categoría al examinado.

CAPITULO XII

Del control de la actividad de practicaje marítimo y fluvial

Artículo 67. *Control de la actividad de practicaje marítimo y fluvial.* El control de la actividad de practicaje marítimo o fluvial a nivel local corresponde a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, la cual fija los límites y condiciones que deben cumplir los buques, lleva a cabo el control de los pilotos prácticos, de las empresas de practicaje y emite las instrucciones y/o recomendaciones pertinentes para garantizar la seguridad de la navegación, de las tripulaciones, así como para prevenir la contaminación del medio marino. Para efectos de los servicios portuarios relacionados con la carga, e instalaciones portuarias, este control se ejercerá por la Superintendencia General de Puertos.

Artículo 68. *Registro por la capitanía de puerto.* Una vez expedida la licencia del piloto práctico, la Capitanía de Puerto anotará tal hecho en el libro de control de pilotos prácticos.

Artículo 69. *Carnet de identificación como piloto práctico.* Al expedir la licencia de piloto práctico, la Autoridad Marítima elaborará y expedirá el carnet que lo acredite, el cual debe contener lo siguiente:

1. Nombres y apellidos completos.
2. Número de la licencia y categoría.
3. Nombre de la empresa a que pertenece.
4. Número de documento de identificación.
5. Fotografía reciente a color 3x4 cms. de frente con fondo blanco.
6. Fecha de vencimiento del carnet.
7. Fecha de vencimiento de la licencia.

Artículo 70. *Vigencia del carnet de identificación.* El carnet de identificación expedido por la Capitanía de Puerto tendrá una vigencia igual a la de la licencia de piloto.

Artículo 71. *Control de maniobras de practicaje.* El control de maniobras de practicaje se llevará a cabo por la Capitanía de Puerto en la siguiente forma:

1. Terminada cada maniobra de practicaje, el piloto práctico presentará ante el Capitán del buque el formato establecido por la Autoridad Marítima, para su firma.

2. El piloto práctico entregará el formato diligenciado en la Capitanía de Puerto dentro de las veinticuatro (24) horas hábiles siguientes a la terminación de la maniobra de practicaje.

3. Verificado el correcto diligenciamiento del formato y hechas las observaciones por la Capitanía de Puerto, se hará el correspondiente registro en el libro de control de pilotos prácticos.

Artículo 72. *Información del libro de control de pilotos prácticos.* En el Libro de Control de Pilotos Prácticos se registra la siguiente información:

1. Datos personales del piloto práctico como son:
 - a) Nombres y apellidos;
 - b) Documento de identificación;
 - c) Dirección de residencia y teléfono.
2. Datos de la licencia como son:
 - a) Número de la licencia;
 - b) Categoría;
 - c) Fecha de expedición y fecha de vencimiento.
3. Empresa para la que trabaja.
4. Registro de todas las maniobras certificadas realizadas por el piloto práctico, incluyendo el entrenamiento de practicaje, consignando la siguiente información:
 - a) Datos del buque:
 1. Nombre.
 2. Bandera.
 3. Tonelaje;
 - b) Fecha y hora de la maniobra;
 - c) Novedades.

Artículo 73. *Certificado médico sicofísico.* Los pilotos prácticos deben presentar anualmente ante la Capitanía de Puerto el certificado médico de aptitud en el formato expedido por la Autoridad Marítima firmado por un médico con registro profesional vigente.

Parágrafo. Cuando se trate de licencia por primera vez el aspirante deberá diligenciar el formato que para este propósito lo expide la Autoridad Marítima.

Artículo 74. *Clasificación de aptitud sicofísica.* Una vez realizados los exámenes médicos establecidos por la Autoridad Marítima Nacional, tanto los aspirantes a piloto como los pilotos prácticos quedarán clasificados así:

1. Aptos.
2. No aptos temporalmente.
3. No aptos definitivamente.

Parágrafo. Los "no aptos temporalmente" quedarán suspendidos de sus funciones mientras dure tal situación, y no podrá exceder de un (1) año, transcurrido este tiempo se cancela la licencia.

Artículo 75. *Información de novedades.* La Superintendencia General de Puertos, las Sociedades Portuarias y los Agentes Marítimos están en la obligación de coordinar e informar a la Capitanía de Puerto sobre el incumplimiento de los deberes relativos a la actividad de practicaje marítimo y fluvial, por parte de las empresas de practicaje, de los pilotos prácticos, de los operadores portuarios o de los Capitanes de los buques.

Artículo 76. *Reportes estación de tráfico marítimo.* El piloto práctico una vez este a bordo del buque, debe reportarse a la estación de tráfico marítimo local, para informar el inicio y término de la maniobra o para reportar cualquier tipo de emergencia.

CAPITULO XIII

De las empresas de practicaaje

Artículo 77. *Autorización, inscripción y registro de las empresas de practicaaje.* La Autoridad Marítima, es la encargada de autorizar la licencia de explotación comercial a las empresas legalmente constituidas que cumplan con los requisitos estipulados en la presente Ley. La Autoridad Portuaria, llevará el registro correspondiente de las empresas de practicaaje en su calidad de operadores portuarios.

Artículo 78. *Función de las empresas de practicaaje.* Es función de las empresas de practicaaje, desarrollar la actividad de practicaaje marítimo o fluvial en el puerto autorizado por la Autoridad Marítima mediante la licencia de explotación comercial y el respectivo registro ante la Superintendencia General de Puertos.

Artículo 79. *Obligaciones de las empresas de practicaaje.* Las empresas de practicaaje debidamente autorizadas mediante licencia de explotación comercial, y registro ante la Superintendencia General de Puertos, se comprometen a cumplir las obligaciones siguientes:

1. Operar exclusivamente con pilotos prácticos que posean la licencia vigente expedida por la Autoridad Marítima para el respectivo puerto.

2. Prestar la actividad de practicaaje marítimo o fluvial en forma continua e ininterrumpida.

El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones anteriores se considera una falta grave y dará a lugar a la imposición de las sanciones consagradas en el artículo 100.

Artículo 80. *Requisitos para expedición, registro y renovación de la licencia de explotación comercial.* Para efectos de expedir, registrar o renovar la licencia de explotación comercial, las sociedades y/o empresas interesadas deben presentar solicitud ante la Autoridad Marítima, acompañada de los siguientes documentos:

1. Certificado de existencia y representación legal de la Cámara de Comercio cuyo objeto social sea la prestación de la actividad marítima y fluvial de practicaaje, indicando la ciudad donde se preste el mismo, el cual debe ser expedido con una fecha no superior a diez (10) días.

2. Relación de los equipos para prestar el servicio.

3. Fotocopia de la licencia de comunicaciones expedida por la autoridad competente.

4. Relacionar el personal administrativo, el cual debe ser suficiente en número para atender las necesidades de la compañía, especialmente en lo referente a la atención permanente en la estación de pilotos, quienes deben estar adecuadamente capacitados y entrenados en procedimientos y acciones a ser adoptadas, especialmente en casos de emergencia.

5. Recibo de pago por concepto de expedición de la Licencia.

Artículo 81. *Estación de pilotos.* Toda empresa de practicaaje deberá contar dentro de sus instalaciones con una estación de pilotos que reciba durante las veinticuatro (24) horas del día los requerimientos para la prestación del servicio de practicaaje marítimo y fluvial.

Artículo 82. *Equipo de la estación de pilotos.* Todas las estaciones de pilotos deben contar con el siguiente equipo y elementos:

1. Radios VHF, de no menos de 25 vatios de potencia, en capacidad de sintonizar los canales 16, 72 y diez (10) canales más del servicio móvil marítimo.

2. Teléfono y fax.

3. Lista de las diferentes Autoridades vinculadas con las actividades propias del puerto.

4. Copia de la legislación marítima y portuaria nacional vigente sobre la actividad y servicio de practicaaje.

5. Carta de navegación actualizada, del canal de acceso y zonas de fondeo y atraque.

6. Convenio sobre Reglamentación Internacional para prevenir los abordajes COLREG/72 ratificado mediante la Ley 13 de 1981.

7. Tabla de mareas.

8. Las demás normas aplicables que se establezcan a nivel nacional e internacional.

Artículo 83. *Comunicación permanente.* Con el fin de garantizar una comunicación permanente entre el piloto a bordo del buque, los remolcadores que asistan a la maniobra, la lancha de pilotos y la estación de pilotos prácticos, la empresa de practicaaje debe tener como mínimo los equipos a que hace alusión el anterior artículo.

CAPITULO XIV

De la licencia de explotación comercial como empresas de practicaaje

Artículo 84. *Obligatoriedad de licencia de explotación comercial.* Para desarrollar la actividad de practicaaje marítimo y fluvial es indispensable tener la licencia de explotación comercial vigente como empresa de practicaaje expedida por la Autoridad Marítima para un puerto específico.

Artículo 85. *Vigencia de la licencia de explotación comercial.* La licencia como empresa de practicaaje, tendrá una vigencia no superior a tres (3) años, y antes de cumplirse el plazo de vencimiento el representante legal podrá tramitar su renovación.

Artículo 86. *Ampliación de la licencia de explotación comercial.* Las empresas de practicaaje autorizadas por la Autoridad Marítima mediante licencia de explotación comercial vigente, podrán obtener la ampliación de la licencia respectiva para un puerto diferente al inicialmente autorizado, previa solicitud y cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 80 de la presente ley.

Artículo 87. *Valor de la licencia de explotación comercial.* El valor de la licencia de explotación comercial por primera vez, renovación o ampliación es de cuatro (4) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Artículo 88. *Trámite de licencia de explotación comercial.* Todos los trámites relacionados con la expedición por primera vez, renovación y ampliación de la licencia de explotación comercial como empresa de practicaaje, se deben adelantar por intermedio de la Capitanía de Puerto respectiva.

Artículo 89. *Devolución de la licencia.* La empresa de practicaaje deberá devolver la licencia expedida por la Autoridad Marítima, cuando se le expida una nueva licencia o cuando mediante acto administrativo se cancele la autorizada.

Artículo 90. *Extravío de la licencia.* En caso de pérdida de la licencia de empresa de practicaaje, el Representante Legal deberá tramitar ante la Autoridad Marítima, el formato totalmente diligenciado para la expedición de una nueva, anexando la siguiente documentación:

1. Fotocopia del denuncia de perdida expedido por autoridad competente, y

2. Recibo de pago por concepto de expedición de licencia.

Artículo 91. *Deterioro de la licencia.* En caso de deterioro de la licencia de empresa de practicaaje, el Representante Legal deberá tramitar ante la Autoridad Marítima, el formato totalmente diligenciado para la expedición de una nueva, anexando la siguiente documentación:

1. Original de la licencia, y

2. Recibo de pago por concepto de expedición de una nueva Licencia.

CAPITULO XV

De las medidas de seguridad

Artículo 92. *Embarco y desembarco de pilotos prácticos.* Las zonas de embarco y desembarco de los pilotos prácticos serán fijadas por la Autoridad Marítima o por la Capitanía de Puerto respectiva.

Artículo 93. *Empresas dedicadas al suministro de lanchas para el transporte de pilotos prácticos.* Las empresas que pretendan dedicarse al servicio de transporte de pilotos prácticos, deberán ser autorizadas y estar debidamente inscritas ante la Autoridad Marítima y registrarse ante la Superintendencia General de Puertos, si es procedente.

Artículo 94. *Helicópteros.* Para realizar el transporte del piloto práctico usando helicóptero, éste deberá contar con la respectiva autorización de la autoridad competente y de la Autoridad Marítima.

Artículo 95. *Prevención de abordajes.* Durante el practicaje, el piloto práctico debe observar el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes COLREG/72, ratificado mediante la Ley 13 de 1981.

Artículo 96. *Seguridad en la navegación de practicaje.* El piloto práctico, deberá observar en todo momento las normas de seguridad, teniendo en cuenta las características geográficas, meteorológicas, hidrográficas y oceanográficas particulares de cada puerto, con el fin de garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, prevenir la contaminación marina y velar por la integridad de la carga y de los bienes.

Artículo 97. *Preservación y protección del medio marino.* Durante el desarrollo de la maniobra de practicaje, el piloto práctico velará por el cumplimiento de las exigencias contenidas en el Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por Buques, MARPOL 73/78, ratificado mediante la Ley 12 de 1981, así como por las demás normas vigentes sobre la materia.

CAPITULO XVI

De la facultad disciplinaria, de las faltas disciplinarias y de las sanciones

Artículo 98. *Facultad disciplinaria.* Es la competencia que tienen la Autoridad Marítima y la Autoridad Portuaria para sancionar por acción u omisión a quien contravenga la legislación vigente en lo relativo a la actividad de practicaje y a la prestación del servicio como operador portuario respectivamente.

Artículo 99. *Faltas disciplinarias.* Se consideran faltas disciplinarias del piloto práctico las siguientes:

1. El incumplimiento de la presente ley.
2. No concurrir al encuentro del buque para prestar la actividad de practicaje marítimo o fluvial, sin causa justificada.
3. No presentarse a la hora indicada para prestar la actividad de practicaje marítimo o fluvial, sin causa justificada.
4. La negligencia o falta de idoneidad profesional en la prestación de la actividad de practicaje marítimo o fluvial.
5. Todo acto de violencia, injuria o maltrato en que incurra el piloto práctico contra el Capitán del buque, cualquiera de los miembros de su tripulación, el Capitán de Puerto, cualquier servidor público de la Capitanía o el aspirante a piloto.

Artículo 100. *Sanciones.* Las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción a cualquiera de las normas citadas en la presente Ley se aplicaran de conformidad con lo establecido en el Decreto-ley 2324 del dieciocho (18) de septiembre de 1984 y de las normas que los modifiquen o adicionen en lo relacionado con la actividad de practicaje marítimo y fluvial, y en la Ley 1ª de 1991 y en el Decreto 1002 de 1993, para el servicio como operador portuario, o en la legislación vigente.

CAPITULO XVII

Disposiciones finales

Artículo 101. *Reglamentación.* El Gobierno Nacional, ejercerá la potestad reglamentaria mediante la expedición de los Decretos necesarios para la cumplida ejecución y desarrollo de la presente ley.

Artículo 102. *Plazo.* Los pilotos prácticos y las empresas de practicaje que actualmente presten servicios inherentes a la actividad de practicaje, tendrán un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la promulgación de la presente ley, para dar cumplimiento a sus disposiciones.

Artículo 103. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Publíquese y ejecútese

Dado en Santa Fe de Bogotá, D. C., a los...

Rodrigo Lloreda Caicedo,
Ministro de Defensa Nacional.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Antecedentes

Antes de hacer mención a los antecedentes normativos con relación a la actividad de practicaje, es oportuno hacer una breve reseña de los inicios de nuestra marina mercante colombiana y el nacimiento de la Autoridad Marítima Nacional, lo cual está íntimamente relacionado con este tema.

En países como el nuestro, el aumento y desarrollo de la industria se ven reflejados en múltiples aspectos. En el marítimo sería primordial el hecho de tener una Flota Mercante propia, que le permita al país competir en igualdad de condiciones, con los Estados de la región e incluso a nivel internacional.

El desarrollo de una marina mercante, no sólo está basado en la posibilidad de conformar empresas de transporte marítimo y fluvial o en la posibilidad de construir o comprar naves y artefactos navales apropiados para ello, sino en la capacitación del recurso humano al mismo tiempo que debe proferirse la reglamentación necesaria, que permita fijar claramente las condiciones para la explotación de los espacios marítimos.

En el año de 1931, se promulgó la primera Ley de Fomento de la Marina Mercante Nacional, y se autorizó al Gobierno para propender por la creación de una compañía de Marina Mercante. No obstante que la ley no fue objeto de un desarrollo práctico, sí se constituyó en un punto de partida puesto que en la década de los treinta (30) América Latina inició el desarrollo de su poder comercial marítimo.

Para efectos del control administrativo de la gente de mar y las naves, mediante el Decreto 3183 de 1952, el Gobierno Nacional encomendó a la Armada Nacional, entre otros aspectos, el control técnico de todos los servicios de la Marina Mercante, el cumplimiento de la normatividad internacional en relación con la seguridad de la navegación y la seguridad de la vida humana en el mar, la expedición de certificados de idoneidad de la gente de mar, la dirección del servicio de practicaje y el servicio de señalización marítima, todo ello a través de la Dirección de Marina Mercante.

Por medio de la Ley 7ª de 1970, se facultó al Ejecutivo Nacional, para crear la Dirección General Marítima y Portuaria, entidad que entraría a reemplazar a la Dirección de Marina Mercante de la Armada Nacional. Las facultades extraordinarias quedaron plasmadas en el Decreto 2349 de 1971, mediante el cual se creó la estructura orgánica de la Autoridad Marítima Nacional, se definieron actividades y se establecieron procedimientos en temas como:

- El transporte marítimo considerado como un servicio público.
- Posibilidad de que los armadores colombianos pudieran arrendar o fletar buques de otras banderas bajo las mismas condiciones de las naves colombianas.
- Organizar y supervisar el servicio de practicaje en los puertos colombianos.

El Código de Comercio (Decreto-ley 410 de 1971) en el Libro V "De la navegación" establece en el artículo 1478 como una obligación del armador el responder civilmente por las culpas del Capitán, del práctico o de la tripulación.

En el artículo 1535 del Código en cita, se contempla igualmente que ante la ocurrencia de un siniestro por abordaje, en el cual resultará culpable el piloto práctico, el armador o el Capitán de la nave tienen derecho a ser indemnizados por la persona natural - piloto práctico - que desarrolla la actividad o bien por la empresa a que pertenezca.

Artículo 76. *Reportes estación de tráfico marítimo.* El piloto práctico una vez este a bordo del buque, debe reportarse a la estación de tráfico marítimo local, para informar el inicio y término de la maniobra o para reportar cualquier tipo de emergencia.

CAPITULO XIII

De las empresas de practicaaje

Artículo 77. *Autorización, inscripción y registro de las empresas de practicaaje.* La Autoridad Marítima, es la encargada de autorizar la licencia de explotación comercial a las empresas legalmente constituidas que cumplan con los requisitos estipulados en la presente Ley. La Autoridad Portuaria, llevará el registro correspondiente de las empresas de practicaaje en su calidad de operadores portuarios.

Artículo 78. *Función de las empresas de practicaaje.* Es función de las empresas de practicaaje, desarrollar la actividad de practicaaje marítimo o fluvial en el puerto autorizado por la Autoridad Marítima mediante la licencia de explotación comercial y el respectivo registro ante la Superintendencia General de Puertos.

Artículo 79. *Obligaciones de las empresas de practicaaje.* Las empresas de practicaaje debidamente autorizadas mediante licencia de explotación comercial, y registro ante la Superintendencia General de Puertos, se comprometen a cumplir las obligaciones siguientes:

1. Operar exclusivamente con pilotos prácticos que posean la licencia vigente expedida por la Autoridad Marítima para el respectivo puerto.

2. Prestar la actividad de practicaaje marítimo o fluvial en forma continua e ininterrumpida.

El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones anteriores se considera una falta grave y dará a lugar a la imposición de las sanciones consagradas en el artículo 100.

Artículo 80. *Requisitos para expedición, registro y renovación de la licencia de explotación comercial.* Para efectos de expedir, registrar o renovar la licencia de explotación comercial, las sociedades y/o empresas interesadas deben presentar solicitud ante la Autoridad Marítima, acompañada de los siguientes documentos:

1. Certificado de existencia y representación legal de la Cámara de Comercio cuyo objeto social sea la prestación de la actividad marítima y fluvial de practicaaje, indicando la ciudad donde se preste el mismo, el cual debe ser expedido con una fecha no superior a diez (10) días.

2. Relación de los equipos para prestar el servicio.

3. Fotocopia de la licencia de comunicaciones expedida por la autoridad competente.

4. Relacionar el personal administrativo, el cual debe ser suficiente en número para atender las necesidades de la compañía, especialmente en lo referente a la atención permanente en la estación de pilotos, quienes deben estar adecuadamente capacitados y entrenados en procedimientos y acciones a ser adoptadas, especialmente en casos de emergencia.

5. Recibo de pago por concepto de expedición de la Licencia.

Artículo 81. *Estación de pilotos.* Toda empresa de practicaaje deberá contar dentro de sus instalaciones con una estación de pilotos que reciba durante las veinticuatro (24) horas del día los requerimientos para la prestación del servicio de practicaaje marítimo y fluvial.

Artículo 82. *Equipo de la estación de pilotos.* Todas las estaciones de pilotos deben contar con el siguiente equipo y elementos:

1. Radios VHF, de no menos de 25 vatios de potencia, en capacidad de sintonizar los canales 16, 72 y diez (10) canales más del servicio móvil marítimo.

2. Teléfono y fax.

3. Lista de las diferentes Autoridades vinculadas con las actividades propias del puerto.

4. Copia de la legislación marítima y portuaria nacional vigente sobre la actividad y servicio de practicaaje.

5. Carta de navegación actualizada, del canal de acceso y zonas de fondeo y atraque.

6. Convenio sobre Reglamentación Internacional para prevenir los abordajes COLREG/72 ratificado mediante la Ley 13 de 1981.

7. Tabla de mareas.

8. Las demás normas aplicables que se establezcan a nivel nacional e internacional.

Artículo 83. *Comunicación permanente.* Con el fin de garantizar una comunicación permanente entre el piloto a bordo del buque, los remolcadores que asistan a la maniobra, la lancha de pilotos y la estación de pilotos prácticos, la empresa de practicaaje debe tener como mínimo los equipos a que hace alusión el anterior artículo.

CAPITULO XIV

De la licencia de explotación comercial como empresas de practicaaje

Artículo 84. *Obligatoriedad de licencia de explotación comercial.* Para desarrollar la actividad de practicaaje marítimo y fluvial es indispensable tener la licencia de explotación comercial vigente como empresa de practicaaje expedida por la Autoridad Marítima para un puerto específico.

Artículo 85. *Vigencia de la licencia de explotación comercial.* La licencia como empresa de practicaaje, tendrá una vigencia no superior a tres (3) años, y antes de cumplirse el plazo de vencimiento el representante legal podrá tramitar su renovación.

Artículo 86. *Ampliación de la licencia de explotación comercial.* Las empresas de practicaaje autorizadas por la Autoridad Marítima mediante licencia de explotación comercial vigente, podrán obtener la ampliación de la licencia respectiva para un puerto diferente al inicialmente autorizado, previa solicitud y cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 80 de la presente ley.

Artículo 87. *Valor de la licencia de explotación comercial.* El valor de la licencia de explotación comercial por primera vez, renovación o ampliación es de cuatro (4) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Artículo 88. *Trámite de licencia de explotación comercial.* Todos los trámites relacionados con la expedición por primera vez, renovación y ampliación de la licencia de explotación comercial como empresa de practicaaje, se deben adelantar por intermedio de la Capitanía de Puerto respectiva.

Artículo 89. *Devolución de la licencia.* La empresa de practicaaje deberá devolver la licencia expedida por la Autoridad Marítima, cuando se le expida una nueva licencia o cuando mediante acto administrativo se cancele la autorizada.

Artículo 90. *Extravío de la licencia.* En caso de pérdida de la licencia de empresa de practicaaje, el Representante Legal deberá tramitar ante la Autoridad Marítima, el formato totalmente diligenciado para la expedición de una nueva, anexando la siguiente documentación:

1. Fotocopia del denuncia de pérdida expedido por autoridad competente, y

2. Recibo de pago por concepto de expedición de licencia.

Artículo 91. *Deterioro de la licencia.* En caso de deterioro de la licencia de empresa de practicaaje, el Representante Legal deberá tramitar ante la Autoridad Marítima, el formato totalmente diligenciado para la expedición de una nueva, anexando la siguiente documentación:

1. Original de la licencia, y

2. Recibo de pago por concepto de expedición de una nueva Licencia.

CAPITULO XV

De las medidas de seguridad

Artículo 92. *Embarco y desembarco de pilotos prácticos.* Las zonas de embarco y desembarco de los pilotos prácticos serán fijadas por la Autoridad Marítima o por la Capitanía de Puerto respectiva.

Artículo 93. *Empresas dedicadas al suministro de lanchas para el transporte de pilotos prácticos.* Las empresas que pretendan dedicarse al servicio de transporte de pilotos prácticos, deberán ser autorizadas y estar debidamente inscritas ante la Autoridad Marítima y registrarse ante la Superintendencia General de Puertos, si es procedente.

Artículo 94. *Helicópteros.* Para realizar el transporte del piloto práctico usando helicóptero, éste deberá contar con la respectiva autorización de la autoridad competente y de la Autoridad Marítima.

Artículo 95. *Prevención de abordajes.* Durante el practicaaje, el piloto práctico debe observar el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes COLREG/72, ratificado mediante la Ley 13 de 1981.

Artículo 96. *Seguridad en la navegación de practicaaje.* El piloto práctico, deberá observar en todo momento las normas de seguridad, teniendo en cuenta las características geográficas, meteorológicas, hidrográficas y oceanográficas particulares de cada puerto, con el fin de garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, prevenir la contaminación marina y velar por la integridad de la carga y de los bienes.

Artículo 97. *Preservación y protección del medio marino.* Durante el desarrollo de la maniobra de practicaaje, el piloto práctico velará por el cumplimiento de las exigencias contenidas en el Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por Buques, MARPOL 73/78, ratificado mediante la Ley 12 de 1981, así como por las demás normas vigentes sobre la materia.

CAPITULO XVI

De la facultad disciplinaria, de las faltas disciplinarias y de las sanciones

Artículo 98. *Facultad disciplinaria.* Es la competencia que tienen la Autoridad Marítima y la Autoridad Portuaria para sancionar por acción u omisión a quien contravenga la legislación vigente en lo relativo a la actividad de practicaaje y a la prestación del servicio como operador portuario respectivamente.

Artículo 99. *Faltas disciplinarias.* Se consideran faltas disciplinarias del piloto práctico las siguientes:

1. El incumplimiento de la presente ley.
2. No concurrir al encuentro del buque para prestar la actividad de practicaaje marítimo o fluvial, sin causa justificada.
3. No presentarse a la hora indicada para prestar la actividad de practicaaje marítimo o fluvial, sin causa justificada.
4. La negligencia o falta de idoneidad profesional en la prestación de la actividad de practicaaje marítimo o fluvial.
5. Todo acto de violencia, injuria o mal trato en que incurra el piloto práctico contra el Capitán del buque, cualquiera de los miembros de su tripulación, el Capitán de Puerto, cualquier servidor público de la Capitanía o el aspirante a piloto.

Artículo 100. *Sanciones.* Las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción a cualquiera de las normas citadas en la presente Ley se aplicaran de conformidad con lo establecido en el Decreto-ley 2324 del dieciocho (18) de septiembre de 1984 y de las normas que los modifiquen o adicionen en lo relacionado con la actividad de practicaaje marítimo y fluvial, y en la Ley 1ª de 1991 y en el Decreto 1002 de 1993, para el servicio como operador portuario, o en la legislación vigente.

CAPITULO XVII

Disposiciones finales

Artículo 101. *Reglamentación.* El Gobierno Nacional, ejercerá la potestad reglamentaria mediante la expedición de los Decretos necesarios para la cumplida ejecución y desarrollo de la presente ley.

Artículo 102. *Plazo.* Los pilotos prácticos y las empresas de practicaaje que actualmente presten servicios inherentes a la actividad de practicaaje, tendrán un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la promulgación de la presente ley, para dar cumplimiento a sus disposiciones.

Artículo 103. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Publíquese y ejecútese

Dado en Santa Fe de Bogotá, D. C., a los...

Rodrigo Lloreda Caicedo,

Ministro de Defensa Nacional.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Antecedentes

Antes de hacer mención a los antecedentes normativos con relación a la actividad de practicaaje, es oportuno hacer una breve reseña de los inicios de nuestra marina mercante colombiana y el nacimiento de la Autoridad Marítima Nacional, lo cual está íntimamente relacionado con este tema.

En países como el nuestro, el aumento y desarrollo de la industria se ven reflejados en múltiples aspectos. En el marítimo sería primordial el hecho de tener una Flota Mercante propia, que le permita al país competir en igualdad de condiciones, con los Estados de la región e incluso a nivel internacional.

El desarrollo de una marina mercante, no sólo está basado en la posibilidad de conformar empresas de transporte marítimo y fluvial o en la posibilidad de construir o comprar naves y artefactos navales apropiados para ello, sino en la capacitación del recurso humano al mismo tiempo que debe proferirse la reglamentación necesaria, que permita fijar claramente las condiciones para la explotación de los espacios marítimos.

En el año de 1931, se promulgó la primera Ley de Fomento de la Marina Mercante Nacional, y se autorizó al Gobierno para propender por la creación de una compañía de Marina Mercante. No obstante que la ley no fue objeto de un desarrollo práctico, sí se constituyó en un punto de partida puesto que en la década de los treinta (30) América Latina inició el desarrollo de su poder comercial marítimo.

Para efectos del control administrativo de la gente de mar y las naves, mediante el Decreto 3183 de 1952, el Gobierno Nacional encomendó a la Armada Nacional, entre otros aspectos, el control técnico de todos los servicios de la Marina Mercante, el cumplimiento de la normatividad internacional en relación con la seguridad de la navegación y la seguridad de la vida humana en el mar, la expedición de certificados de idoneidad de la gente de mar, la dirección del servicio de practicaaje y el servicio de señalización marítima, todo ello a través de la Dirección de Marina Mercante.

Por medio de la Ley 7ª de 1970, se facultó al Ejecutivo Nacional, para crear la Dirección General Marítima y Portuaria, entidad que entraría a reemplazar a la Dirección de Marina Mercante de la Armada Nacional. Las facultades extraordinarias quedaron plasmadas en el Decreto 2349 de 1971, mediante el cual se creó la estructura orgánica de la Autoridad Marítima Nacional, se definieron actividades y se establecieron procedimientos en temas como:

- El transporte marítimo considerado como un servicio público.
- Posibilidad de que los armadores colombianos pudieran arrendar o fletar buques de otras banderas bajo las mismas condiciones de las naves colombianas.
- Organizar y supervisar el servicio de practicaaje en los puertos colombianos.

El Código de Comercio (Decreto-ley 410 de 1971) en el Libro V "De la navegación" establece en el artículo 1478 como una obligación del armador el responder civilmente por las culpas del Capitán, del práctico o de la tripulación.

En el artículo 1535 del Código en cita, se contempla igualmente que ante la ocurrencia de un siniestro por abordaje, en el cual resultará culpable el piloto práctico, el armador o el Capitán de la nave tienen derecho a ser indemnizados por la persona natural - piloto práctico - que desarrolla la actividad o bien por la empresa a que pertenezca.

De acuerdo con la competencia otorgada a la Dirección General Marítima y Portuaria en el numeral 9 del artículo 3 del Decreto 2349 de 1971, se expidió la Resolución número 000194-DIMAR-76, "por medio de la cual se reglamenta el Servicio de Practicaje en los Puertos Marítimos y Fluviales Limítrofes de la República" el siete (7) de junio de 1976.

En tal acto administrativo, se estableció la obligatoriedad del piloto práctico para todas las naves nacionales o extranjeras de más de doscientas (200) toneladas de registro bruto, exceptuándose las naves nacionales de cabotaje hasta de quinientas (500) T.R.B., para las diferentes maniobras en la navegación de practica, e igualmente el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y los requisitos de los mismos.

En el año de 1983, el Gobierno Nacional promulgó la Ley 19, por medio de la cual se otorgaron facultades extraordinarias al Ejecutivo con el fin de reorganizar algunas dependencias del Ministerio de Defensa Nacional y con fundamento en ello, se reorganizó la Dirección General Marítima y Portuaria cuya competencia y atribuciones quedaron consagradas en el Decreto-ley 2324 del dieciocho (18) de septiembre de 1984.

Respecto de la actividad de practica el artículo 124 del Decreto en cita establece: "Practica: El practica en aguas jurisdiccionales nacionales constituye un servicio público regulado y controlado por la Autoridad Marítima".

El dos (2) de noviembre de 1994, la Dirección General Marítima expidió el Reglamento número 002-DIMAR-94, "por el cual se reglamentan los servicios de los pilotos prácticos en zonas marítimas, fluviales y portuarias de la República de Colombia".

Este reglamento estableció la obligatoriedad del piloto práctico, los requisitos para los entrenamientos y la posterior obtención de la licencia de piloto práctico. Así mismo en el artículo 53 derogó la Resolución número 000194-DIMAR-76 del siete (7) de junio de 1976.

El Consejo de Estado mediante Sentencia del cuatro (4) de junio de 1998, declaró la nulidad del Reglamento número 002-DIMAR-94 del dos (2) de noviembre de 1994, las Resoluciones número 0113/96, número 0114/96, número 0117/96, número 0515/97 y en forma tácita la Resolución número 0210/98. (Expediente 46.000).

En la parte considerativa de la sentencia en cita, se hace alusión a que se configura la violación de las normas constitucionales ya que estas atribuyen exclusivamente al legislador la facultad de expedir normas sobre la idoneidad para el ejercicio de las profesiones, fijar o autorizar la exigencia de requisitos y permisos, facultad esta que no tiene la Dirección General Marítima.

Por medio de la Resolución 153 de 1992, la Superintendencia General de Puertos determinó el reglamento de condiciones de operación técnica de los puertos. La supervisión del servicio de practica, que respecto a los operadores portuarios efectúa esta Superintendencia, en modo alguno modifica la competencia de la Dirección General Marítima en cuanto a la inscripción y otorgamiento de las licencias de las personas naturales y jurídicas dedicadas a esta actividad marítima.

Esta supervisión del servicio de practica esta dirigida exclusivamente a la empresa, que debidamente autorizada por la Dirección General Marítima mediante la expedición de la licencia de explotación comercial –y solo hasta entonces– puede inscribirse ante una sociedad portuaria para actuar como operador portuario en los términos del artículo 5 de la Ley 1ª de 1991.

La Resolución número 153 de 1992, de la Superintendencia General de Puertos fue derogada en todas sus partes por la Resolución número 0071 de 1997, en la cual se confirma la competencia de la Autoridad Marítima Nacional de fijar las condiciones y requisitos de las personas naturales y jurídicas que prestan el servicio de practica.

La Autoridad Marítima Nacional, a pesar de la referida declaratoria de nulidad, tiene la función y atribución de autorizar, inscribir y

controlar el ejercicio profesional de las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas, en especial las de practica y remolque conforme a lo dispuesto en el artículo 5 numeral 11 del Decreto-ley 2324 de 1984, toda vez que estas actividades son inherentes a la navegación marítima y fluvial.

Por lo anterior, en desarrollo del artículo 132 del Decreto-ley 2324 de 1984 y de acuerdo con las consideraciones del honorable Consejo de Estado, se expidió el Decreto número 1876 del Ministerio de Defensa Nacional, del diez (10) de septiembre de 1998, "por el cual se otorga al Ministro de Defensa Nacional la facultad de conceder la aprobación previa de los requisitos que determine la Dirección General Marítima para inscribir y otorgar licencia a las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas y de los reglamentos para el ejercicio de las mismas".

El once (11) de noviembre de 1998 se expidió la Resolución número 0395 DIMAR, "por la cual se establece el reglamento que determina los requisitos para inscribir y otorgar licencia a las personas naturales y jurídicas dedicadas a la actividad de practica como servicio público"; aprobada mediante Resolución número 03889 del veinte (20) de noviembre de 1998 del Ministerio de Defensa Nacional.

Justificación técnica

Día tras día en los principales puertos marítimos y/o fluviales de nuestra Nación localizados en litorales del Mar Caribe y Océano Pacífico permiten que grandes volúmenes de carga se movilicen, convirtiendo a la actividad marítima nacional en el principal medio de comercio internacional para nuestro país.

El arribo y zarpe de grandes buques mercantes de todas las banderas y con tripulantes de las mas variadas nacionalidades requieren siempre de la asistencia profesional de un numeroso contingente humano que, realizando diversas labores diarias, permite finalmente que las operaciones en los terminales portuarios marítimos y/o fluviales se realicen con gran eficiencia y seguridad, tanto para las personas como para las cargas y los buques.

En este movimiento diario, una destacada labor la realizan los prácticos, que, bajo su asesoría y con responsabilidad realizan el movimiento de los buques, cuyo origen se encuentra entre los oficiales de superficie en uso de buen retiro de la Armada Nacional, Capitanes de Altura de la Marina Mercante Colombiana, quienes alcanzaron una preparación basados en la academia dictada por la Escuela Naval Almirante Padilla y por la experiencia adquirida a través del desempeño de sus cargos en los buques donde prestaron sus servicios en aspectos de maniobra y de navegación o baquianos conocedores de los secretos de los parajes lacustres, fluviales y marítimos, por los cuales ellos navegaban. Todas estas personas deben cumplir varios requisitos para desempeñar la actividad como tal. Esto asegura que sus decisiones durante las maniobras sean hechas con gran profesionalismo, eficiencia y absoluta seguridad.

La actividad marítima y fluvial de practica, es un servicio público inherente a la finalidad social del Estado y en cabeza de la Autoridad Marítima Nacional, la cual debe asegurar su prestación eficiente y garantizar el desarrollo de esta actividad en todo el territorio marítimo y fluvial nacional, en forma segura e ininterrumpida.

La Autoridad Marítima Nacional determina el contenido específico de las normas para la formación y titulación, o la habilitación mediante licencia. No obstante, tales normas deben tener el rigor necesario para que el práctico se pueda habilitar de un modo seguro y eficaz, y la formación incluirá la experiencia adquirida en condiciones reales bajo la estrecha supervisión de prácticos experimentados previamente autorizados por la Autoridad Marítima.

La navegación de practica, es la que se realiza por aguas navegables restringidas o interiores, dentro de los límites de una bahía o sección de río habilitada como puerto, piloteando los buques o artefactos navales remolcados en forma segura.

Dentro de la navegación de practica, encontramos cuatro (4) situaciones:

1. La navegación del buque sin cambios de rumbo en las secciones rectas de un canal de acceso a un puerto.
2. La navegación del buque con cambios de rumbo en las secciones curvas de un canal de acceso a un puerto.
3. Las maniobras para el atraque y desatraque de los muelles.
4. Las maniobras de fondeo en las áreas asignadas dentro del puerto.

Se considera como maniobra de practica, el conjunto de movimientos que ejecuta el buque como resultado de las ordenes a los medios de propulsión y gobierno, apoyo de remolcadores, al uso de equipo de fondeo y amarre, para poder llevarlo al muelle, bien para abarcarlo, fondearlo, o llevarlo a la ruta de salida con seguridad.

La actividad de practica es obligatoria en las aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales, debido a que las condiciones de la navegación en espacios restringidos demanda conocimientos especializados y detallados. El piloto práctico como ejecutor de esta actividad debe ser un experto en los canales marítimos y/o fluviales de acceso a los puertos donde ha sido calificado, es conocedor de las variaciones de las corrientes, el último desplazamiento de los bajos fondos, y todos los problemas particulares de cada canal, muelle o fondeadero como también de las características hidrográficas, oceanográficas y meteorológicas del área de tránsito.

Su conocimiento de las condiciones locales aumenta considerablemente la información que se tiene disponible de las cartas náuticas y derroteros, las afiliaciones y marcas de tierra del puerto, y todo lo relacionado con este. Es la persona que puede entrar y salir del puerto sin echarle una mirada a la carta de navegación y puede suministrar los rumbos seguros para navegar en los canales de acceso marítimos y/o fluviales a los puertos aun cuando existan las peores condiciones de visibilidad.

Debe poseer habilidad técnica para gobernar, maniobrar el buque y estar preparado para asesorar a los Capitanes con el fin de garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación marina así como, la seguridad de todos los bienes involucrados en la navegación incluyendo las instalaciones portuarias.

El fin último de la actividad marítima y fluvial de practica es ofrecer un servicio eficaz que consiste en la finalización de la maniobra en forma adecuada bien sea que se trate, de abarcarlo, acoderar, amarre a boyas, atraque, cambio de fondeadero, entrada y salida de canales de acceso, fondeo y zarpe.

La actividad marítima y fluvial de practica, como ya se anotó es un servicio público inherente a la finalidad del Estado y en cabeza de este, cuya prestación podrá ser delegada en los particulares o bien desarrollarse conjuntamente. En uno u otro caso es necesario proferir una reglamentación clara y de obligatorio cumplimiento con el fin de garantizar un seguro desarrollo de la navegación marítima y proteger los intereses comerciales nacionales.

El avance tecnológico que ha experimentado el buque en el presente siglo, su mayor velocidad, su mayor volumen y tonelaje, así como la mayor productividad exigida en los terminales portuarios y en cada puesto de atraque y el mayor rendimiento en las operaciones de cargue y descargue requiere que los movimientos de los buques en puerto y en los canales de acceso sean piloteados por personas con amplios conocimientos en todos los aspectos, que harán posible disminuir el tiempo de permanencia de los buques en los puertos y por ende rebajar costos logrando con ello un objetivo más que es de acreditar al país con unos excelentes servicios de practica.

La falta de una reglamentación en esta materia podría ocasionar, demandas contra el Estado Colombiano, si al momento de presentarse un posible siniestro marítimo o fluvial resultarán afectados tanto los bienes de los particulares como los bienes de uso público o elevar el grado de riesgo en los puertos marítimos y/o fluviales al no contar con

un servicio de practica que brinde seguridad a los buques que necesiten recalar en ellos o aumentar el valor de los fletes por inseguridad.

El Estado mediante un acto de soberanía con esta ley, impone y da origen a una relación, entre el Capitán como representante del armador y el piloto práctico y permita a la Autoridad Marítima Nacional ejercer la dirección, coordinación y control de las personas naturales y jurídicas dedicadas a la actividad marítima y fluvial de practica.

Marco jurídico

En el numeral 23 del artículo 150 de la Carta Magna se establece que el Congreso tiene como función, entre otras, expedir las leyes que regirán la prestación de los servicios públicos.

En el artículo 365 de la Constitución Política se establece que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, siendo su deber asegurar la prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Contempla igualmente el inciso 2 del artículo 365 de la Carta Magna que los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.

El artículo 1º del Decreto-ley 2324 de 1984, indica que la Dirección General Marítima es una dependencia del Ministerio de Defensa Nacional, agregada al Comando de la Armada Nacional.

El artículo 4º del Decreto-ley 2324 de 1984 estipula que corresponde a la Dirección General Marítima ejecutar la política del Gobierno en materia marítima y que tiene por objeto la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas en los términos del decreto en cita y los reglamentos que se expidan, así como la promoción y estímulo del desarrollo marítimo del país.

El numeral 8 del artículo 5º del Decreto-ley 2324 de 1984 consagra que es una función y atribución de la Autoridad Marítima la autorización y control de las actividades relacionadas con el arribo, atraque, maniobra, fondeo, remolque y zarpe de naves y artefactos navales en aguas jurisdiccionales colombianas.

En el mismo sentido como ya se hizo mención el numeral 11 del artículo 5 del mismo Decreto, expresa que es función y atribución de la Dirección General Marítima autorizar, inscribir y controlar el ejercicio profesional de las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas en especial las de practica y remolque entre otros, las cuales son inherentes a la navegación marítima y fluvial.

En el artículo 124 del Decreto-ley 2324 de 1984, se estipula que el practica en aguas jurisdiccionales nacionales constituye un servicio público regulado y controlado por la Autoridad Marítima.

La Ley 1ª de 1991 establece que el servicio de practica debe ser prestado por un operador portuario, y en calidad de operador portuario, quedará sujeto al control y vigilancia de la Superintendencia General de Puertos adscrita al Ministerio de Transporte.

Proyecto de ley

A continuación se hace una breve reseña de los diferentes aspectos de la actividad marítima y fluvial de practica que se desarrollan a lo largo de los diecisiete (17) capítulos que componen el proyecto de ley:

El Capítulo I, comprende el objeto de la ley y su ámbito de aplicación.

El Capítulo II, contiene un total de treinta y cinco (35) definiciones de las expresiones utilizadas y relacionadas directamente con la actividad de practica, así como, las clases de maniobras.

Respecto del practica en aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales, en el Capítulo III se hace mención a la obligatoriedad de este para los buques de bandera extranjera de más de doscientas (200) Toneladas de Registro Bruto, así como a la posibilidad de

De acuerdo con la competencia otorgada a la Dirección General Marítima y Portuaria en el numeral 9 del artículo 3 del Decreto 2349 de 1971, se expidió la Resolución número 000194-DIMAR-76, "por medio de la cual se reglamenta el Servicio de Practicaje en los Puertos Marítimos y Fluviales Limítrofes de la República" el siete (7) de junio de 1976.

En tal acto administrativo, se estableció la obligatoriedad del piloto práctico para todas las naves nacionales o extranjeras de más de doscientas (200) toneladas de registro bruto, exceptuándose las naves nacionales de cabotaje hasta de quinientas (500) T.R.B., para las diferentes maniobras en la navegación de practica, e igualmente el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y los requisitos de los mismos.

En el año de 1983, el Gobierno Nacional promulgó la Ley 19, por medio de la cual se otorgaron facultades extraordinarias al Ejecutivo con el fin de reorganizar algunas dependencias del Ministerio de Defensa Nacional y con fundamento en ello, se reorganizó la Dirección General Marítima y Portuaria cuya competencia y atribuciones quedaron consagradas en el Decreto-ley 2324 del dieciocho (18) de septiembre de 1984.

Respecto de la actividad de practica el artículo 124 del Decreto en cita establece: "Practica: El practica en aguas jurisdiccionales nacionales constituye un servicio público regulado y controlado por la Autoridad Marítima".

El dos (2) de noviembre de 1994, la Dirección General Marítima expidió el Reglamento número 002-DIMAR-94, "por el cual se reglamentan los servicios de los pilotos prácticos en zonas marítimas, fluviales y portuarias de la República de Colombia".

Este reglamento estableció la obligatoriedad del piloto práctico, los requisitos para los entrenamientos y la posterior obtención de la licencia de piloto práctico. Así mismo en el artículo 53 derogó la Resolución número 000194-DIMAR-76 del siete (7) de junio de 1976.

El Consejo de Estado mediante Sentencia del cuatro (4) de junio de 1998, declaró la nulidad del Reglamento número 002-DIMAR-94 del dos (2) de noviembre de 1994, las Resoluciones número 0113/96, número 0114/96, número 0117/96, número 0515/97 y en forma tácita la Resolución número 0210/98. (Expediente 46.000).

En la parte considerativa de la sentencia en cita, se hace alusión a que se configura la violación de las normas constitucionales ya que estas atribuyen exclusivamente al legislador la facultad de expedir normas sobre la idoneidad para el ejercicio de las profesiones, fijar o autorizar la exigencia de requisitos y permisos, facultad esta que no tiene la Dirección General Marítima.

Por medio de la Resolución 153 de 1992, la Superintendencia General de Puertos determinó el reglamento de condiciones de operación técnica de los puertos. La supervisión del servicio de practica, que respecto a los operadores portuarios efectúa esta Superintendencia, en modo alguno modifica la competencia de la Dirección General Marítima en cuanto a la inscripción y otorgamiento de las licencias de las personas naturales y jurídicas dedicadas a esta actividad marítima.

Esta supervisión del servicio de practica está dirigida exclusivamente a la empresa, que debidamente autorizada por la Dirección General Marítima mediante la expedición de la licencia de explotación comercial —y solo hasta entonces— puede inscribirse ante una sociedad portuaria para actuar como operador portuario en los términos del artículo 5 de la Ley 1ª de 1991.

La Resolución número 153 de 1992, de la Superintendencia General de Puertos fue derogada en todas sus partes por la Resolución número 0071 de 1997, en la cual se confirma la competencia de la Autoridad Marítima Nacional de fijar las condiciones y requisitos de las personas naturales y jurídicas que prestan el servicio de practica.

La Autoridad Marítima Nacional, a pesar de la referida declaratoria de nulidad, tiene la función y atribución de autorizar, inscribir y

controlar el ejercicio profesional de las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas, en especial las de practica y remolque conforme a lo dispuesto en el artículo 5 numeral 11 del Decreto-ley 2324 de 1984, toda vez que estas actividades son inherentes a la navegación marítima y fluvial.

Por lo anterior, en desarrollo del artículo 132 del Decreto-ley 2324 de 1984 y de acuerdo con las consideraciones del honorable Consejo de Estado, se expidió el Decreto número 1876 del Ministerio de Defensa Nacional, del diez (10) de septiembre de 1998, "por el cual se otorga al Ministro de Defensa Nacional la facultad de conceder la aprobación previa de los requisitos que determine la Dirección General Marítima para inscribir y otorgar licencia a las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas y de los reglamentos para el ejercicio de las mismas".

El once (11) de noviembre de 1998 se expidió la Resolución número 0395 DIMAR, "por la cual se establece el reglamento que determina los requisitos para inscribir y otorgar licencia a las personas naturales y jurídicas dedicadas a la actividad de practica como servicio público", aprobada mediante Resolución número 03889 del veinte (20) de noviembre de 1998 del Ministerio de Defensa Nacional.

Justificación técnica

Día tras día en los principales puertos marítimos y/o fluviales de nuestra Nación localizados en litorales del Mar Caribe y Océano Pacífico permiten que grandes volúmenes de carga se movilicen, convirtiendo a la actividad marítima nacional en el principal medio de comercio internacional para nuestro país.

El arribo y zarpe de grandes buques mercantes de todas las banderas y con tripulantes de las más variadas nacionalidades requieren siempre de la asistencia profesional de un numeroso contingente humano que, realizando diversas labores diarias, permite finalmente que las operaciones en los terminales portuarios marítimos y/o fluviales se realicen con gran eficiencia y seguridad, tanto para las personas como para las cargas y los buques.

En este movimiento diario, una destacada labor la realizan los prácticos, que, bajo su asesoría y con responsabilidad realizan el movimiento de los buques, cuyo origen se encuentra entre los oficiales de superficie en uso de buen retiro de la Armada Nacional, Capitanes de Altura de la Marina Mercante Colombiana, quienes alcanzaron una preparación basada en la academia dictada por la Escuela Naval Almirante Padilla y por la experiencia adquirida a través del desempeño de sus cargos en los buques donde prestaron sus servicios en aspectos de maniobra y de navegación o baquianos concedores de los secretos de los parajes lacustres, fluviales y marítimos, por los cuales ellos navegaban. Todas estas personas deben cumplir varios requisitos para desempeñar la actividad como tal. Esto asegura que sus decisiones durante las maniobras sean hechas con gran profesionalismo, eficiencia y absoluta seguridad.

La actividad marítima y fluvial de practica, es un servicio público inherente a la finalidad social del Estado y en cabeza de la Autoridad Marítima Nacional, la cual debe asegurar su prestación eficiente y garantizar el desarrollo de esta actividad en todo el territorio marítimo y fluvial nacional, en forma segura e ininterrumpida.

La Autoridad Marítima Nacional determina el contenido específico de las normas para la formación y titulación, o la habilitación mediante licencia. No obstante, tales normas deben tener el rigor necesario para que el práctico se pueda habilitar de un modo seguro y eficaz, y la formación incluirá la experiencia adquirida en condiciones reales bajo la estrecha supervisión de prácticos experimentados previamente autorizados por la Autoridad Marítima.

La navegación de practica, es la que se realiza por aguas navegables restringidas o interiores, dentro de los límites de una bahía o sección de río habilitada como puerto, piloteando los buques o artefactos navales remolcados en forma segura.

Dentro de la navegación de practica, encontramos cuatro (4) situaciones:

1. La navegación del buque sin cambios de rumbo en las secciones rectas de un canal de acceso a un puerto.
2. La navegación del buque con cambios de rumbo en las secciones curvas de un canal de acceso a un puerto.
3. Las maniobras para el atraque y desatraque de los muelles.
4. Las maniobras de fondeo en las áreas asignadas dentro del puerto.

Se considera como maniobra de practica, el conjunto de movimientos que ejecuta el buque como resultado de las ordenes a los medios de propulsión y gobierno, apoyo de remolcadores, al uso de equipo de fondeo y amarre, para poder llevarlo al muelle, bien para abarloarlo, fondearlo, o llevarlo a la ruta de salida con seguridad.

La actividad de practica es obligatoria en las aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales, debido a que las condiciones de la navegación en espacios restringidos demanda conocimientos especializados y detallados. El piloto práctico como ejecutor de esta actividad debe ser un experto en los canales marítimos y/o fluviales de acceso a los puertos donde ha sido calificado, es conocedor de las variaciones de las corrientes, el último desplazamiento de los bajos fondos, y todos los problemas particulares de cada canal, muelle o fondeadero como también de las características hidrográficas, oceanográficas y meteorológicas del área de tránsito.

Su conocimiento de las condiciones locales aumenta considerablemente la información que se tiene disponible de las cartas náuticas y derroteros, las enfilaciones y marcas de tierra del puerto, y todo lo relacionado con este. Es la persona que puede entrar y salir del puerto sin echarle una mirada a la carta de navegación y puede suministrar los rumbos seguros para navegar en los canales de acceso marítimos y/o fluviales a los puertos aun cuando existan las peores condiciones de visibilidad.

Debe poseer habilidad técnica para gobernar, maniobrar el buque y estar preparado para asesorar a los Capitanes con el fin de garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación marina así como, la seguridad de todos los bienes involucrados en la navegación incluyendo las instalaciones portuarias.

El fin último de la actividad marítima y fluvial de practica es ofrecer un servicio eficaz que consiste en la finalización de la maniobra en forma adecuada bien sea que se trate, de abarloar, acoderar, amarre a boyas, atraque, cambio de fondeadero, entrada y salida de canales de acceso, fondeo y zarpe.

La actividad marítima y fluvial de practica, como ya se anotó es un servicio público inherente a la finalidad del Estado y en cabeza de este, cuya prestación podrá ser delegada en los particulares o bien desarrollarse conjuntamente. En uno u otro caso es necesario proferir una reglamentación clara y de obligatorio cumplimiento con el fin de garantizar un seguro desarrollo de la navegación marítima y proteger los intereses comerciales nacionales.

El avance tecnológico que ha experimentado el buque en el presente siglo, su mayor velocidad, su mayor volumen y tonelaje, así como la mayor productividad exigida en los terminales portuarios y en cada puesto de atraque y el mayor rendimiento en las operaciones de cargue y descargue requiere que los movimientos de los buques en puerto y en los canales de acceso sean piloteados por personas con amplios conocimientos en todos los aspectos, que harán posible disminuir el tiempo de permanencia de los buques en los puertos y por ende rebajar costos logrando con ello un objetivo más que es de acreditar al país con unos excelentes servicios de practica.

La falta de una reglamentación en esta materia podría ocasionar, demandas contra el Estado Colombiano, si al momento de presentarse un posible siniestro marítimo o fluvial resultarán afectados tanto los bienes de los particulares como los bienes de uso público o elevar el grado de riesgo en los puertos marítimos y/o fluviales al no contar con

un servicio de practica que brinde seguridad a los buques que necesiten recalar en ellos o aumentar el valor de los fletes por inseguridad.

El Estado mediante un acto de soberanía con esta ley, impone y da origen a una relación, entre el Capitán como representante del armador y el piloto práctico y permita a la Autoridad Marítima Nacional ejercer la dirección, coordinación y control de las personas naturales y jurídicas dedicadas a la actividad marítima y fluvial de practica.

Marco jurídico

En el numeral 23 del artículo 150 de la Carta Magna se establece que el Congreso tiene como función, entre otras, expedir las leyes que regirán la prestación de los servicios públicos.

En el artículo 365 de la Constitución Política se establece que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, siendo su deber asegurar la prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Contempla igualmente el inciso 2 del artículo 365 de la Carta Magna que los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.

El artículo 1º del Decreto-ley 2324 de 1984, indica que la Dirección General Marítima es una dependencia del Ministerio de Defensa Nacional, agregada al Comando de la Armada Nacional.

El artículo 4º del Decreto-ley 2324 de 1984 estipula que corresponde a la Dirección General Marítima ejecutar la política del Gobierno en materia marítima y que tiene por objeto la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas en los términos del decreto en cita y los reglamentos que se expidan, así como la promoción y estímulo del desarrollo marítimo del país.

El numeral 8 del artículo 5º del Decreto-ley 2324 de 1984 consagra que es una función y atribución de la Autoridad Marítima la autorización y control de las actividades relacionadas con el arribo, atraque, maniobra, fondeo, remolque y zarpe de naves y artefactos navales en aguas jurisdiccionales colombianas.

En el mismo sentido como ya se hizo mención el numeral 11 del artículo 5 del mismo Decreto, expresa que es función y atribución de la Dirección General Marítima autorizar, inscribir y controlar el ejercicio profesional de las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas en especial las de practica y remolque entre otros, las cuales son inherentes a la navegación marítima y fluvial.

En el artículo 124 del Decreto-ley 2324 de 1984, se estipula que el practica en aguas jurisdiccionales nacionales constituye un servicio público regulado y controlado por la Autoridad Marítima.

La Ley 1ª de 1991 establece que el servicio de practica debe ser prestado por un operador portuario, y en calidad de operador portuario, quedará sujeto al control y vigilancia de la Superintendencia General de Puertos adscrita al Ministerio de Transporte.

Proyecto de ley

A continuación se hace una breve reseña de los diferentes aspectos de la actividad marítima y fluvial de practica que se desarrollan a lo largo de los diecisiete (17) capítulos que componen el proyecto de ley:

El Capítulo I, comprende el objeto de la ley y su ámbito de aplicación.

El Capítulo II, contiene un total de treinta y cinco (35) definiciones de las expresiones utilizadas y relacionadas directamente con la actividad de practica, así como, las clases de maniobras.

Respecto del practica en aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales, en el Capítulo III se hace mención a la obligatoriedad de este para los buques de bandera extranjera de más de doscientas (200) Toneladas de Registro Bruto, así como a la posibilidad de

obtener los permisos especiales para los Capitanes de los buques de bandera colombiana superior a doscientas (200) T.R.B., hasta mil (1000) T.R.B.

Se reglamenta en este proyecto de ley un aspecto novedoso como es el régimen de inhabilidades e incompatibilidades respecto de la actividad de practicaje marítimo y fluvial.

En el desarrollo de las maniobras de practicaje, en el Capítulo IV se hace referencia al uso de remolcadores, al estado de embriaguez o al uso de sustancias sicotrópicas por parte de los pilotos prácticos y por primera vez se determinan las posibles situaciones que puedan dar lugar a la cancelación de dichas maniobras.

Se contemplan también, las diferentes categorías de los pilotos prácticos como son: piloto práctico maestro, de primera categoría y de segunda categoría, las funciones, limitaciones, obligaciones y requisitos generales para cada categoría, así como los requisitos mínimos para los aspirantes a piloto práctico.

Un capítulo especial del proyecto de ley es el VI ya que por primera vez en la legislación marítima colombiana se contempla la creación de un Cuerpo de Pilotos Prácticos Oficiales, que son Oficiales de la Armada Nacional del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos y los Oficiales en retiro, los cuales serán habilitados por la Dirección General Marítima, para que efectúen maniobras de practicaje, en los casos que establece la ley como son los siguientes:

1. Para garantizar la prestación del servicio de practicaje marítimo o fluvial.

2. Por motivos de orden público o de seguridad nacional.
3. Para realizar el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y,
4. Otras situaciones que determine la Autoridad Marítima.

En los capítulos siguientes, se establecen las normas para los permisos especiales de practicaje, el régimen para los terminales portuarios nuevos, la autorización de entrenamiento para los aspirantes a pilotos prácticos, las normas que rigen la junta examinadora que califica a los aspirantes a piloto práctico, los controles que debe ejercer la Capitanía de Puerto sobre la actividad de practicaje. Contempla el articulado del proyecto la autorización, inscripción y registro de las empresas de practicaje, las obligaciones y los requisitos para que estas obtengan la licencia de explotación comercial, así como un régimen disciplinario y sancionatorio especial que permitirá a la Autoridad Marítima Nacional y a la Superintendencia General de Puertos ejercer una adecuada vigilancia y control de las personas naturales y jurídicas dedicadas a la actividad y al servicio de practicaje.

Rodrigo Lloreda Caicedo,

Ministro de Defensa Nacional.

CAMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARIA GENERAL

El día 29 de abril de 1999 ha sido presentado en este Despacho, el Proyecto de ley número 214 con su correspondiente exposición de motivos por el señor Ministro de Defensa Nacional, *Rodrigo Lloreda Caicedo*.

El Secretario General,

Gustavo Alfonso Bustamante Moratto.

P O N E N C I A S

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE Y PLIEGO DE MODIFICACIONES AL PROYECTO DE LEY NUMERO 104 DE 1998 CAMARA

por la cual se dictan disposiciones para fortalecer el Fondo Nacional del Cacao y fomentar el cultivo del mismo.

Santa Fe de Bogotá, D. C., abril 20 de 1999

Doctor

ARMANDO POMARICO RAMOS

Presidente

Comisión III

Cámara de Representantes

Honorables Representantes:

En mi condición de ponente para Primer Debate del Proyecto de ley número 104 de 1998 Cámara "por la cual se dictan disposiciones para fortalecer el Fondo Nacional del Cacao y fomentar el cultivo del mismo", me permito hacerles entrega del texto propuesto para ponencia en Primer Debate y Pliego de Modificaciones al articulado.

Ponencia para primer debate y pliego de modificaciones al Proyecto de ley número 104 de 1998 Cámara, "por la cual se dictan disposiciones para fortalecer el Fondo Nacional del Cacao y fomentar el cultivo del mismo".

Mejorar la rentabilidad de la actividad agrícola en el país, aumentar los ingresos de los agricultores, generar empleo, producir divisas, presentar opciones a los cultivadores de productos ilícitos y ocupación remunerada a los desplazados por la violencia a través del desarrollo de un producto exportable competitivo en el entorno mundial y sostenible ambientalmente son los objetivos de este proyecto de ley que busca lograrlos, esencialmente, a través de fomentar el cultivo del cacao.

Los productores de cacao en nuestro país se encuentran ubicados en 206 municipios de 22 departamentos, conformando una población

cercana a los 250.000 habitantes. Actualmente cultivan unas 82.300 hectáreas que producen aproximadamente 40.000 toneladas métricas de grano y generan más de 93.000 millones de pesos anualmente.

Desde hace más de 35 años, los productores asumieron el costo de investigación, el fomento del cultivo, la transferencia de tecnología y la capacitación mediante un aporte del 3% del valor de la venta del grano. La iniciativa gremial tiene su expresión jurídica en las Leyes 31 de 1965 y 67 de 1983 que crearon la cuota de fomento y el Fondo Nacional del Cacao.

En la actualidad los recursos que el gremio aporta resultan insuficientes para cumplir con su objeto social, más aún cuando existe una coyuntura favorable para promover la expansión de la producción y las exportaciones colombianas de cacao que pueden permitirnos posicionar al cultivo del cacao en bandera del desarrollo rural, gracias a las siguientes ventajas socioeconómicas que presenta:

— El mercado mundial del cacao, hoy, presenta una tasa de crecimiento del consumo del 3.8% anualmente, mientras que el crecimiento de la producción es del 1.2%. Esta diferencia permitiría que nos abriéramos campo en la economía mundial.

— El cultivo del cacao es uno de los generadores de empleo más barato que existe en el país ya que dos hectáreas generan un empleo permanente además del que genera la industria procesadora del grano.

— El cacao en Colombia tiene uno de los mayores índices de consumo entre los países productores y la producción nacional solamente alcanza para autoabastecernos con tendencia hacia el déficit parcial que obligaría a realizar importaciones.

— Actualmente el cacao se está produciendo en zonas de conflicto social en las cuales su cultivo se presenta como una alternativa para contribuir con la sustitución de cultivos ilícitos. Santander, Arauca, Urabá antioqueño, Magdalena medio, Guaviare, Caquetá, Pacífico nariñense, Huila, la región del Catatumbo, entre otras, son zonas productoras de cacao en las cuales su fomento permitiría implantar un programa de sustitución de cultivos ilícitos rentable y competitivo.

– El cultivo del cacao es un estabilizador de la familia en el medio rural por ser de carácter perenne y un generador de ingresos quincenales, que permite la subsistencia de pequeños y medianos productores.

– El cultivo del cacao no es un monocultivo, es un sistema de producción que se intercala con cítricos, plátano, maderables y otra serie de productos que contribuyen al sustento de los agricultores cacaoteros y a la seguridad agroalimentaria de los colombianos.

– La industria de chocolates y productos terminados en Colombia cuenta con un potencial de expansión importante que significa la posibilidad de exportar productos terminados con valor agregado generando divisas.

– El cultivo de cacao es ambientalmente sostenible ya que es protector de suelos, cuencas hidrográficas y ecosistemas frágiles.

– La Federación Nacional de Cacaoteros ha estructurado un Plan de Fomento (a 15 años) cuya ejecución convertiría a Colombia en una potencia productora de cacao. El Plan ha identificado alrededor de más de 800.000 hectáreas que podrían ser explotadas y protegidas con cultivo de cacao logrando aumentar la productividad anual de 500 kilogramos por hectárea a 1.000.

Adicionalmente, se producirían 220.000 toneladas anuales, que a precios de hoy, significarían un aporte al PIB de aproximadamente US\$330 millones anuales y generaría divisas del orden de US\$225 millones año.

Colombia lograría, así, una participación en el mercado mundial equivalente al 5% de la producción mundial actual de cacao.

Al finalizar el Plan, se habrán creado 100.000 empleos directos y unos 20.000 indirectos, beneficiando a 45.000 familias campesinas y unas 100.000 de asalariados.

A pesar de las ventajas comparativas y competitivas expuestas anteriormente, el desarrollo del cultivo del cacao ha sido incipiente, entre otras razones porque el fomento, la investigación y la transferencia de tecnología han sido costeadas exclusivamente por los productores sin apoyo estatal. En consecuencia, el desarrollo del cultivo requiere de recursos adicionales para fortalecer su producción, fomentar el cultivo, ejecutar programas de investigación, transferir tecnología, provisionar de equipos y maquinarias a los productores y capacitarlos en comercialización del grano a través del Fondo Nacional del Cacao.

Los recursos adicionales que se esperan obtener con este proyecto de ley provendrían de:

– La destinación por parte de la Nación de recursos equivalentes al aporte que hace el productor como cuota de fomento cacaotero.

– Participación económica del Fondo de Fomento Agropecuario del Ministerio al Fondo Nacional del Cacao.

– Destinación de un porcentaje de los dineros y bienes confiscados al narcotráfico y por enriquecimiento ilícito.

– El establecimiento de una línea especial de crédito de Finagro con intereses y plazos de acuerdo con las condiciones de producción del cultivo.

– Un aporte de los procesadores y exportadores de cacao con destino al Fondo Nacional del Cacao.

PLIEGO DE MODIFICACIONES AL ARTICULADO DEL PROYECTO DE LEY NUMERO 104 DE 1998 CAMARA

Artículo 1º. No tiene modificación.

Artículo 2º. No tiene modificación.

Artículo 3º. No tiene modificación.

Artículo 4º. No tiene modificación.

Artículo 5º. Quedará así: “A partir de la vigencia de la presente ley los procesadores y exportadores de cacao aportarán al Fondo Nacional del Cacao, creado por la Ley 67 de 1983, la suma equivalente al uno y medio por ciento (1.5%) del valor de compra de cada kilogramo de cacao que sea procesado en el país o que sea exportado.

Parágrafo 1º. Los recursos de que trata el presente artículo serán destinados a la propagación vegetativa del cacao *Theobroma Cacao L.* y a la investigación”.

Artículo 6º. Quedará así: “Los recursos recaudados a partir de la vigencia de la presente ley se aplicarán a la ejecución o financiamiento de programas de investigación, fomento del cultivo del cacao, transferencia de tecnología, provisión de maquinaria y equipos, capacitación gremial y en comercialización.”

Artículo 7º. Quedará así: “Los dineros aportados al Fondo Nacional del Cacao en virtud de la presente ley serán girados a la entidad recaudadora de la Cuota de Fomento Cacaotero y su manejo se realizará de acuerdo con lo dispuesto por las Leyes 31 de 1965 y 67 de 1983.”

Artículo 8º. Quedará así: “La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias”

Honorables Representantes a la Cámara,

De acuerdo con las consideraciones anteriores y con el pliego de modificaciones al articulado propuesto, me permito presentar ponencia favorable y proponerles dar Primer Debate al Proyecto de ley número 104 de 1998. Cámara.

Zulema Jattin Corrales, Raúl Rueda, Representantes a la Cámara.

PROYECTO DE LEY NUMERO 104 DE 1998

por la cual se dictan disposiciones para fortalecer el Fondo Nacional del Cacao y fomentar el cultivo del mismo.

Cámara de Representantes

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. A partir de la vigencia de la presente ley y con destino al Fondo Nacional del Cacao, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público apropiará anualmente una partida del presupuesto de Inversiones y Gastos de la Nación, equivalente a la cuota de Fomento Cacaotero aportada por los productores de cacao, la cual será girada mensualmente a la entidad administradora del citado fondo.

Artículo 2º. Con destino al Fondo Nacional del Cacao, aprópiase el 3% de los recursos que anualmente se presupuestan para el Fondo de Fomento Agropecuario del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, los cuales deberán girarse mensualmente a la entidad administradora del citado fondo.

Artículo 3º. Con destino al Fondo Nacional del Cacao asígnese el 5% del total de los dineros y bienes confiscados, producto de actividades de narcotráfico y de enriquecimiento ilícito y respecto de los cuales se hubiera judicialmente la extinción de dominio.

Artículo 4º. Durante los próximos quince años contados a partir de la vigencia de la presente ley, destínese el 5% de las colocaciones anuales de Finagro con redescuento del cien por cien con destino del cultivo del cacao.

Parágrafo 1º. Ordénese a Finagro crear una línea de crédito específica para financiación de cultivos de cacao que contemple períodos muertos, períodos de gracia y plazos acorde con el ciclo biológico del cultivo, así como tasas de interés equivalentes al índice de inflación ocurrido en el año inmediatamente anterior a la entrega del crédito.

Parágrafo 2º. La concesión de los créditos a los cacaocultores a que se refiere el parágrafo anterior deberá contar con la aprobación de la entidad administradora de la cuota de fomento cacaotero.

Parágrafo 3º. Los créditos otorgados a productores que no puedan ofrecer garantías exigidas por intermediario financiero, serán avalados por Fondo Agropecuario de Garantías.

Artículo 5º. A partir de la vigencia de la presente ley los procesadores y exportadores de cacao aportarán al Fondo Nacional del Cacao, creado por la Ley 67 de 1983, la suma equivalente al uno y medio por ciento (1.5%) del valor de compra de cada kilogramo de cacao que sea procesado en el país o que sea exportado.

Parágrafo 1°. Los recursos de que trata el presente artículo serán destinados a la propagación vegetativa del cacao *Theobroma Cacao L.* y a la investigación.

Artículo 6°. Los recursos recaudados a partir de la vigencia de la presente ley se aplicarán a la ejecución o financiamiento de programas de investigación, fomento del cultivo del cacao, transferencia de tecnología, provisión de maquinaria y equipos, capacitación gremial y en comercialización.

Artículo 7°. Los dineros aportados al Fondo Nacional del cacao en virtud de la presente ley serán girados a la entidad recaudadora de la Cuota de Fomento Cacaotero y su manejo se realizará de acuerdo con lo dispuesto por las Leyes 31 de 1965 y 67 de 1983.

Artículo 8°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

CAMARA DE REPRESENTANTES

COMISION TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

(Asuntos Económicos)

Santa Fe de Bogotá, 03 de mayo de 1999. En la fecha se recibió en esta Secretaría en ocho (8) folios útiles la Ponencia para Primer Debate al Proyecto de ley número 104-C-98 "por la cual se dictan disposiciones para fortalecer el Fondo Nacional del Cacao y fortalecer el cultivo del mismo", y pasa a la Secretaría General de Cámara para su respectiva publicación en la *Gaceta del Congreso*.

El Secretario Comisión Tercera Cámara,

José Ruperto Ríos Viasús.

* * *

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY 97 DE 1998 CAMARA

por medio de la cual se autoriza la Emisión de la Estampilla Universidad Distrital Francisco José de Caldas y se dictan otras disposiciones.

Doctor Emilio Martínez

Presidente de la honorable Cámara de Representantes.

Honorables Representantes. Me ha correspondido el inmenso honor de rendir ponencia ante la plenaria de la honorable Cámara de Representantes sobre el proyecto de la referencia; tal iniciativa fue presentada a esta Corporación por el honorable Representante Rafael Guzmán y después de analizar su contenido y haber sido aprobada en la Comisión Tercera de la Cámara, someto a consideración el siguiente informe.

I

Consideraciones iniciales

La Universidad Distrital Francisco José de Caldas fue creada en 1948 mediante el Acuerdo 51 de la misma fecha y en diciembre de 1950 el Ministerio de Justicia otorgó Personería Jurídica a la Universidad, por medio de Resolución número 139 y se denominó por vez primera Francisco José de Caldas.

En 1972 se crean las licenciaturas de Biología, Física, Matemáticas, Química, Sociales, Español, Inglés, Filología e Idiomas. La Universidad cuenta hoy con veintiocho carreras profesionales divididas así: siete Ingenierías, diez Tecnologías, ocho Licenciaturas en Educación y tres en Artes, igualmente cuenta con veintitrés Especializaciones, tres Maestrías y un Doctorado en Educación.

De otra parte, la Universidad ha contribuido de manera acertada en la formación y capacitación de maestros del Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá y del país, a través de sus licenciaturas en infancia en el cual es pionera a nivel nacional, en Ciencias Sociales, Español e Inglés, Lingüística y Literatura, Física, Química, Biología y Matemáticas.

En la actualidad se encuentran matriculados en la Universidad Distrital cerca de trece mil estudiantes, cubriendo un 25% de la oferta de la Educación Superior Oficial en Santa Fe de Bogotá.

Estadística hecha por "Ascun" revela que de 410.000 bachilleres de todo el país durante el examen del ICFES, la Universidad Distrital ocupa el puesto 17 dentro de las 280 instituciones de Educación Superior de su preferencia.

Los estudiantes de la Universidad Distrital pertenecen caracterizadamente a los estratos económicos 1, 2, y 3, ello la convierte en la única posibilidad de ascenso social para muchas familias de escasos recursos. Esta situación caracteriza a la Universidad como una Institución socialmente valiosa y necesaria, pues presta servicios de calidad a los sectores más necesitados que demuestren tener las condiciones académicas del caso.

Es importante destacar la falta de apoyo a la Universidad Distrital a nivel estatal, si se tiene en cuenta estadísticas como en tanto que la Universidad de Antioquia recibe anualmente 80.900 millones de pesos, la Universidad del Valle 57.800 millones de pesos, la Universidad del Atlántico 32.000 millones de pesos, la Universidad Industrial de Santander 25.000 millones de pesos, instituciones educativas estas que gozan de los recursos provenientes de la emisión de su estampilla. La Universidad Distrital tan sólo recibe 6.000 millones de pesos anualmente por parte de la Nación, situación que ha llevado al Centro Educativo a presentar un déficit de cerca de 3.000 millones de pesos en 1997, hecho que sumado a la venta de la E.T.B. con lo cual perderá el 22% del presupuesto total, se genera una crítica situación financiera.

II

Destinación de los recursos de la estampilla

Los recursos de la Estampilla permitirán aliviar la situación financiera de la Universidad y permitirán aumentar su cobertura en servicios, mejorar la calidad de la Educación y desarrollarse institucionalmente.

Los recursos se destinarán de acuerdo con los parámetros fijados por la ley siguiendo las prioridades establecidas por el Consejo Superior de la Universidad, y los ítems a financiar con los recursos derivados de la ley, estarán relacionados con: a) El Plan de Desarrollo Físico de las Sedes en especial de las instalaciones y equipamiento de laboratorios de Física, Química, Biología, Electrónica, Electricidad, Industrial, Informática, Ciencias Ambientales, entre otras; b) La consolidación de la Facultad Tecnológica en ciudad Bolívar y la constitución de cinco sedes tecnológicas en San Cristóbal, Kennedy, Engativá, Suba y Usaquén; c) Dotación y ampliación de la red de datos y su conexión con internet y otras redes de datos nacionales e internacionales; d) La Actualización y dotación de bibliotecas y hemerotecas; e) La ampliación de la cobertura de los programas de Educación no formal a las 20 localidades de Santa Fe de Bogotá.

III

Consideraciones Finales

Considero procedente que esta Plenaria de la Cámara de Representantes dé curso al Proyecto de Ley número 97 de 1998, ya que de acuerdo con la Constitución Nacional, artículo 150, le corresponde al Congreso Nacional hacer las leyes, reformarlas, establecer contribuciones parafiscales, entre otras facultades, por ello es viable el presente Proyecto de ley.

Por las consideraciones y razones expuestas anteriormente, me permito rendir Ponencia Favorable y propongo a los honorables Representantes de la Cámara, que con las respectivas modificaciones que a bien tengan, que se dé Segundo debate al Proyecto de ley Cámara, por medio de la cual se crea la estampilla Universidad Distrital, y se dictan otras disposiciones.

Atentamente,

Fernando Tamayo Tamayo.
Representante a la Cámara.

Artículo 1°. Autorízase al Concejo Distrital de Santa Fe de Bogotá, D. C. para que ordene la emisión de la estampilla Universidad Distrital Francisco José de Caldas, 50 años.

Artículo 2°. El valor correspondiente al recaudo por concepto de lo establecido en el artículo 1° de la presente ley, se distribuirá así: El 40% para inversión en el plan de desarrollo físico, dotación y compra de equipos necesarios que conduzcan a ampliar la cobertura, mejorar la calidad de la educación y desarrollar institucionalmente a la Universidad. El 20% se invertirá en mantenimiento y ampliación de la planta física de los equipos de laboratorios y suministros de materiales. El 15% para atender el pasivo prestacional por concepto de pensiones y cesantías y los gastos a cargo de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas. El 10% para promover el fondo de desarrollo de la Investigación Científica. El 5% con destino al desarrollo y fortalecimiento de los doctorados. El 5% con destino a las Bibliotecas y Centros de documentación. El 5% con destino al fortalecimiento de la red de datos.

Artículo 3°. La emisión de la estampilla cuya creación se autoriza será hasta por la suma de doscientos mil millones de pesos (\$200.000.000.000.00), el monto total recaudado se establece a precios constantes de 1998.

Artículo 4°. Autorízase al Concejo Distrital de Santa Fe de Bogotá, D. C., para que determine las características, tarifas y todos los demás asuntos referentes al uso obligatorio de la estampilla en actividades y operaciones que se deben realizar en el Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá, D. C.

Los Acuerdos que expida el Concejo Distrital de Santa Fe de Bogotá, en desarrollo de lo dispuesto en la presente ley, serán llevadas a conocimiento del Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Parágrafo: El Concejo Distrital de Santa Fe de Bogotá podrá autorizar la sustitución de la estampilla por otro sistema de recaudo del gravamen que permita cumplir con seguridad y eficacia el objeto de esta ley.

Artículo 5°. Facúltase al Concejo Distrital de Santa Fe de Bogotá para que haga obligatorio el uso de la estampilla, cuya emisión por esta ley, queda a cargo de los funcionarios del Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá que intervengan en los actos.

Artículo 6°. La obligación de adherir y anular la estampilla a que se refiere esta ley, queda a cargo de los funcionarios del Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá que intervengan en los actos.

Artículo 7°. El recaudo de la estampilla se destinará a lo establecido en el artículo 1° de la presente ley.

Parágrafo: La tarifa contemplada en esta ley no podrá exceder el 2% del valor del hecho u objeto del gravamen.

Artículo 8°. El control del recaudo y el traslado oportuno de los recursos de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas de Santa Fe de Bogotá y la distribución mencionada en el artículo segundo, estará a cargo de la Contraloría Distrital de Santa Fe de Bogotá, D. C.

Artículo 9°. Dentro de los hechos y actividades económicas sobre los cuales se obliga el uso de la estampilla, el Concejo Distrital de Santa Fe de Bogotá, D. C., podrá también incluir lo relativo a la producción, comercialización y consumo de licores y aperitivos, así como los juegos de azar.

En todo caso la estampilla no podrá superar el valor máximo contemplado en esta ley.

Artículo 10. Esta ley rige a partir de su promulgación.

Atentamente,

Fernando Tamayo Tamayo.
Representante a la Cámara.

CÁMARA DE REPRESENTANTES COMISION TERCERA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE
(Asuntos económicos)

Santa Fe de Bogotá, 3 de mayo de 1999. En la fecha se recibió en esta Secretaría en ocho (8) folios útiles la Ponencia para Segundo Debate al Proyecto de ley número 097-C-98 "por medio de la cual se autoriza la emisión de la estampilla Universidad Distrital Francisco José de Caldas y se dictan otras disposiciones", y pasa a la Secretaría General de Cámara para su respectiva publicación en la Gaceta del Congreso.

El Secretario Comisión Tercera Cámara,

José Ruperto Ríos Viasús.

* * *

**PONENCIA MINORITARIA CON PLIEGO
DE MODIFICACIONES EN LA SEGUNDA VUELTA**

Al Proyecto de Acto legislativo número 088 de 1998 Cámara, 018 de 1998 Senado, sobre Reforma Política Colombiana e Instrumentos para la paz.

Santa Fe de Bogotá, D.C., 28 de abril de 1999

Doctor

LUIS FERNANDO VELASCO CHAVES

Presidente

Comisión Primera Constitucional

Cámara de Representantes

Secretaría

Respetado doctor:

En cumplimiento a la misión encomendada para rendir ponencia dentro del Proyecto de Acto legislativo No. 088 de 1998 Cámara No. 018 de 1998 Senado, en la segunda vuelta, me permito hacerlo en los siguientes términos.

1. Oportunidad y Conveniencia

Luego de seis meses de haberse presentado el proyecto de acto Legislativo, quizás de mayor trascendencia en esta legislatura, en calidad de ponente, he participado juiciosamente de las discusiones que tanto en primera vuelta, como ahora en el inicio de esta segunda, se han dado al interior de la comisión de ponentes; de algunas de las audiencias que se celebraron en diferentes ciudades del país; en foros académicos; en tertulias privadas; he leído documentos periódicos, académicos y personales de cuantas opiniones se han expresado en torno al tema, todo ello con el fin de que mis decisiones estén debidamente argumentadas, pero ante todo sintonizadas con las expectativas del país, dentro del marco jurídico que nos impone el estado social de derecho.

La Constitución Política de los colombianos debe reflejar el norte que de manera concertada la Nación pretende conservar para que otorgue las reglas de convivencia de un país, lo cual le imprime un valor de permanencia en el tiempo, para mantener una institucionalidad segura para la vida política de la nación.

En este sentido, decisiones tales como reformar el sistema electoral, modificar las herramientas utilizadas para el acceso a las corporaciones públicas y a los cargos de elección popular con el fin de cambiar las costumbres políticas que tanto daño le han hecho a la democracia, cambiar algunas prácticas del Congreso: su forma de administración, el fortalecimiento del trámite legislativo, su capacidad técnica y demás normas contempladas en el proyecto objeto de ésta ponencia, son una necesidad para nuestro sistema democrático, por tanto, deben tener tal claridad, tal posibilidad de conocimiento en la opinión pública y en las propias autoridades, tal oportunidad de debate amplio, tal seguridad jurídica de que se ha cumplido a cabalidad en su trámite, que no genere la duda de un desgaste del Congreso, en el ejercicio de sus funciones, ni que se permita el lujo de dejar unas fisuras por donde

se puedan argumentar inconstitucionalidades, que puedan dar al traste con un esfuerzo del Estado como institución, lo cual sería nefasto para la opinión pública, que de manera justa ha venido demandando, tanto del Gobierno como del Congreso, respuestas concretas y rápidas, de cara a frenar la crisis a la que nos hemos visto avocados los colombianos. Sería grave colocar también a la Corte Constitucional, entre la espada y la pared, al tener que decidir, ante las ya anunciadas demandas, entre argumentos jurídicos y políticos que en uno u otro sentido, sumarían a la altísima incredulidad de la institucionalidad del Estado Colombiano.

No nos podemos llamar a engaños. Este proyecto de reforma política resultado de un acuerdo estrecho, empezó a caminar a tientas desde el comienzo; para mediados del mes de octubre del año pasado, fuimos convocados los ponentes para que en un fin de semana, estudiáramos el proyecto, por cuanto debía iniciar su trámite en la Comisión Primera de la Cámara de Representantes a la mayor brevedad posible, pues de lo contrario corría el riesgo de fracasar por falta de tiempo, ya que debía tener primera vuelta antes del dieciséis de diciembre. Aunque algunos de los ponentes no estábamos plenamente convencidos de las normas proyectadas, por cuanto fueron estudiadas, repito, en un fin de semana, es decir demasiado rápido para la exigencia de éstas, conciliamos de tal manera que rendimos todos ponencia favorable, con el único fin de no impedir el trámite de la reforma y con la esperanza de que en el transcurso de los debates y en la segunda vuelta, los temas serían avocados con mayor profundidad, sin el acoso del tiempo, escuchando argumentos de las autoridades competentes, de los diversos sectores de opinión del país y de la ciudadanía en general.

Lo cierto, es que el proyecto hizo trámite de primera vuelta en la Comisión Primera de la Cámara de Representantes, en el término de doce días.

Seguramente se podría argumentar, que desde esa fecha, hasta este momento ha habido tiempo suficiente para conocer y debatir el proyecto. Esta afirmación sería cierta, si en razón a las normales diferencias de criterios que existen al interior del Congreso, no se le hubieran cambiado el sentido a algunos de los artículos allí previstos, lo que hace que para esta segunda vuelta se trate en un tema tan esencial como el sistema electoral, de un proyecto totalmente distinto al inicialmente previsto, generando con ello desacuerdos, dudas e incertidumbres, sobre sus efectos para proteger realmente a los sectores independientes, sobre las posibilidades de la organización electoral para su operación y ante todo sobre la aceptación de sectores distintos a los cuatro grupos que representamos la conformación del Congreso y que no por ello somos los únicos que podemos generar consenso.

Ahora bien, he dicho que éste proyecto presentado como fruto de un acuerdo político, tampoco ha tenido el tiempo suficiente para ser debatido al interior de las bancadas actuales del Congreso. La esperanza de un debate amplio y profundo en segunda vuelta no fue posible. Sin pretender señalar responsables, lo cierto es que el articulado sobre partidos políticos, sistema electoral y algunos otros de la esencia de la reforma, fueron creados y rápidamente debatidos este fin de semana, luego de tres días de trabajo, lo que significa, que el acuerdo político inicial no se sabe si pueda cumplirse, como lo manifestó en la noche anterior el Director del partido Liberal y como lo hemos conocido a través de los medios de comunicación, respecto del partido Conservador; inclusive, el sector con el cual hemos venido trabajando en el Congreso o liberalismo independiente o Renovador, tampoco ha podido debatir el tema para fijar una posición, por cuanto hasta anoche hemos estado trabajando en torno a buscar un consenso para la ponencia, sin que éste se haya logrado en su totalidad, quedando entonces algunos temas por fuera del proyecto, a fin de ser traídos a la comisión, por cuenta de proposiciones. Así las cosas, a partir de hoy, miércoles veintiocho de abril, solo tenemos otros dos días hábiles para que el debate se adelante en la Comisión Primera, a riesgo nuevamente, de que el proyecto fracase por falta de tiempo y de aquí en adelante, el calendario marcará

el afán del trámite del proyecto tanto en Plenaria de la Cámara, como en el Senado de la República.

2. Los Instrumentos de paz

Es una constante el clamor nacional que no se le escapa a ningún colombiano la posibilidad de alcanzar la paz, por todo lo que implica para el país actual y futuro.

Me parece que siendo este un punto de encuentro de vital trascendencia entre los colombianos, estas herramientas son indispensables para fortalecer el Proceso de Paz que en la actualidad se viene adelantando por parte del Gobierno Nacional con el respaldo de todos los colombianos. Por lo cual consciente de esta necesidad y las buenas intenciones que ello entraña, estoy convencida que su contenido evidentemente está envuelto en el querer del país lo cual lo reviste de una legitimidad que nadie podría desconocer.

Contrario a lo que acontece con los demás temas contenidos dentro del proyecto en estudio, el relacionado con la paz no ha sido objeto de debates más allá de las precisiones que le son propias, pues en los cuatro debates existen un consenso real entre todos los parlamentarios, y no le han llovido mayores críticas a su contenido, distintas al de la conveniencia en el alcance de algunos aspectos, pero se reconoce con ahínco su valor como mecanismo de solución para la grave situación que golpea el país.

Es mi único propósito tomar una decisión sensata, que este acorde con las necesidades del país nacional, por ello rescato y defiendo la posibilidad de mantener vigente este proceso de reforma constitucional en lo que corresponde a un acuerdo real entre todos los habitantes del país, pues a nadie le puede pasar por la mente que exista un colombiano que no desee la paz, lo cual le imprime la legitimidad necesaria para hacer posible continuar adelante con esta empresa.

En conclusión la legitimidad produce actos sensatos y objetivos porque cobija a todos cuantos afectan las decisiones de sus dirigentes, especialmente cuando no se puede apartar al constituyente primario en la toma de las decisiones que van a ser el marco referente del desarrollo de la vida de un Estado.

Es por ello, que invito a mis compañeros de la Comisión Primera dar el primer debate favorable al acto legislativo, en cuanto tiene que ver con el artículo primero.

3. Posibles vicios de inconstitucionalidad

De igual manera, no podemos dejar de lado los argumentos que se han esgrimido para alertar al Congreso sobre los posibles vicios de procedimiento que conllevarían a una declaratoria de inconstitucionalidad. Entiendo los esfuerzos que se hacen por defender las posiciones, pero una actitud responsable nos invita a reflexionar y estudiar a fondo estos argumentos, escuchar otras voces autorizadas de quienes nos puedan dar luces.

Varias veces leídas las sentencias de la Corte Constitucional, no hemos podido adoptar una postura clara, pues las impresiones que nos quedan son contradictorias. Para evocar un simple caso, hoy me pregunto ¿si una propuesta es votada negativamente ello implica que no desaparece del proceso, y que posteriormente puede volverse a debatir? Si ello es así, incluso podríamos decir que si hoy se votara una ponencia negativa, la reforma debe seguir su curso, pues no afecta el proceso.

Así las cosas, no pareciera lógico que esto ocurriera y entramos en variados puntos de vista para entender el procedimiento, lo cual implica una incertidumbre sobre el tema.

Cabe referirse a algunas otras dudas planteadas públicamente en la audiencia del día de ayer, sobre posibles vicios de trámite en razón a haberse negado el derecho de participación ciudadana en el trámite ante la Comisión Primera del Senado de la República, también por no haberse votado expresamente el articulado sobre sistema electoral y partidos políticos en la plenaria del Senado, o quizás sobre el hecho de no haberse debatido algunas propuestas en la plenaria de la Cámara,

o no haberse verificado la votación de otras. Es decir que por falta de tiempo deberíamos dar trámite al proyecto, a pesar de estos interrogantes que solo entraría a definir la Corte Constitucional, ante las previsible y anunciadas demandas, que repito generarían mayor confusión en la opinión pública al dar la sensación de que el Congreso no decidió con la seriedad requerida.

Por último, deseo manifestar que soy conciente de que mi posición seguramente causará satisfacción en algunos sectores que hipócritamente han venido soportando la reforma, pero discrepando de ella, por miedo a aparecer ante la opinión pública como los culpables de no permitir el cambio en las costumbres políticas. Yo misma he sentido el peso de esta presión, pero luego de una larga reflexión, de horas de desvelo, de un análisis retroactivo sobre el por qué de mi llegada a la política y al Congreso, de comparar el ejercicio político en la provincia con el de las grandes ciudades, pero ante todo, con el convencimiento de que hemos venido al Congreso a obrar a conciencia, con la libertad de expresión y decisión que nos otorgaron los electores, he decidido presentar la siguiente proposición.

4. Proposición

En consecuencia, creemos que ante la situación de legitimidad en el proceso de la reforma política, es necesario avanzar en el trámite correspondiente al artículo primero relativo a los instrumentos de paz.

Si bien los demás temas entrañan una necesidad de cambio especialmente en las costumbres políticas, para garantizar una verdadera representación y fortalecimiento a la democracia, existen ciertos aspectos que pueden ser tramitados con una reforma electoral, en cuanto hace a los controles y reglas de las campañas, que no necesariamente deben ser elevadas a norma constitucional.

El otro aspecto de gran relevancia que tiene que ver con el sistema electoral, consideramos que no ha sido claro, ni ha generado consenso siquiera entre los ponentes, ni entre las diferentes vertientes en el Congreso, mucho menos frente a aquellos que no se sienten representados en el mismo. Lo cual amerita un análisis y estudio con mayor amplitud, para adoptar una solución concertada que lo legitime.

Por todo lo anterior, solicito a los honorables Representantes, dar primer debate en la segunda vuelta al artículo primero del proyecto de acto legislativo. Y negar los demás aspectos contenidos en los siguientes artículos del proyecto.

De los honorables Representantes,

Nancy Patricia Gutiérrez Castañeda

PLIEGO DE MODIFICACIONES

al proyecto de Acto Legislativo No 088 de 1998 Cámara número 018 de 1998 Senado, "Sobre la Reforma Política Colombiana e instrumentos para la paz"

Artículo 1º. Adiciónase el siguiente artículo transitorio a la Constitución Política

Artículo Transitorio 61. Con el objeto de adelantar procesos de reconciliación entre los colombianos y de negociar, suscribir y ejecutar acuerdos de paz con las organizaciones armadas al margen de la ley, a las cuales el Gobierno Nacional reconozca carácter político y siempre y cuando se encuentren vinculadas a un proceso de paz bajo la dirección del Gobierno, hayan demostrado voluntad de incorporarse a la vida civil, mediante actos de respeto al Derecho Internacional Humanitario y de reconocimiento a las garantías mínimas para la protección de la población civil, el Presidente de la República con la firma de todos sus Ministros podrá:

a) Dictar las disposiciones que fueran necesarias para facilitar la reincorporación a la vida civil y política de los miembros de tales organizaciones.

b) Decretar como atribución constitucional propia la extinción de la acción penal y/o de la pena a favor de los miembros de tales organizaciones. En caso de que los favorecidos fueren eximidos de la responsabilidad civil respecto de particulares, el Estado quedará obligado a las indemnizaciones a que hubiera lugar.

c) Adoptar un plan de reconstrucción económica, social y ambiental; dictar las normas que permitan el mejoramiento de las condiciones económicas sociales y ambientales de las zonas de conflicto y disponer lo relativo al ordenamiento territorial, la organización administrativa y de competencias de esas zonas dentro del marco constitucional vigente.

d) Otorgar personería jurídica a partidos políticos, establecer circunscripciones especiales de paz para corporaciones públicas o nombrar directamente, para cada organización y en su representación, un número plural de miembros en cada Cámara Legislativa, así como en las demás corporaciones públicas de elección popular, para lo cual podrá no tener en cuenta el régimen de inhabilidades y el de requisitos para ser miembro de tales corporaciones. El Gobierno Nacional adicionará el número de curules a proveer en cada Corporación según valoración que haga las circunstancias.

Cuando las curules se provean mediante nombramiento, los nombres de los miembros de las Corporaciones Públicas a que se refiere este artículo serán convenidos entre el Gobierno y las Organizaciones y su designación corresponderá al Presidente de la República.

e) Dictar las normas especiales que sean necesarias en materia presupuestal, de planeación y contratación públicas, con el objeto de garantizar la celeridad, económica y oportunidad de la financiación y la ejecución de los programas estatales relacionados con el proceso de paz, lo mismo que el cumplimiento de los acuerdos que se celebre.

Parágrafo 1. En ejercicio de las facultades a que se refiere el presente artículo el Gobierno Nacional no podrá crear o modificar impuestos o contribuciones, ni interrumpir el normal funcionamiento de las Ramas del Poder Público, ni reformar la Constitución Política.

Parágrafo 2. Las facultades de que trata el presente artículo sólo podrán ejercerse dentro de los cinco (5) años siguientes a la vigencia del presente Acto Legislativo. Los decretos que expida el Gobierno tendrán carácter de legislativos, con excepción de aquellos de que trata el literal b) y el inciso segundo del literal d) y serán de vigencia indefinida, salvo que dentro de ellos se establezca el término de la misma.

El Congreso podrá en cualquier época, reformar o derogar con el voto favorable de la mayoría absoluta de los miembros de una y otra Cámara los decretos legislativos expedidos en aplicación de las facultades de que trata el presente artículo.

El Gobierno enviará al Congreso los decretos legislativos, al día siguiente de su expedición, para efecto de su control político. Dentro del mismo término los remitirá a la Corte Constitucional, para que aquella decida definitivamente sobre su constitucionalidad dentro de los quince (15) días siguientes. Si el Gobierno no cumpliera con el deber de enviarlos tanto el Congreso como la Corte Constitucional aprehenderán de oficio para lo de su competencia.

Parágrafo 3. Al inicio de cada período de sesiones ordinarias el Gobierno Nacional informará al Congreso de la República sobre el ejercicio de todas las facultades a que se refiere este artículo y sobre el avance del proceso de paz, para efecto del control político que le corresponde. Del mismo modo dicho informe se presentará cuando sea requerido por cualquiera de las Cámaras mediante decisión adoptada por mayoría simple.

Parágrafo 4. Cuando la negociación comprometa territorios indígenas y tengan autoridades tradicionales, las mismas serán consultadas en el proceso de negociación.

Nancy Patricia Gutiérrez Castañeda

TEXTOS DEFINITIVOS

TEXTO DEFINITIVO AL PROYECTO DE LEY NUMERO 133 DE 1999 SENADO, 063 DE 1998 CAMARA

Aprobado en primer debate en la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes en sesión ordinaria del día miércoles 14 de abril de 1999, por la cual se modifica el artículo 47 de la Ley 222 de 1995.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El artículo 47 de la Ley 222 de 1997 quedará así:

Artículo 47. *Informe de gestión.* El informe de gestión deberá contener una exposición fiel sobre la evolución de los negocios y la situación económica, administrativa y jurídica de la sociedad.

El informe deberá incluir igualmente indicaciones sobre:

1. Los acontecimientos importantes acaecidos después del ejercicio.
2. La evolución previsible de la sociedad.
3. Las operaciones celebradas con los socios y con los administradores.
4. El Estado de cumplimiento de las normas sobre propiedad intelectual y derechos de autor por parte de la sociedad.

El informe deberá ser aprobado por la mayoría de votos de quienes deben presentarlo. A él se adjuntarán las explicaciones o salvedades de quienes no lo compartieren.

Artículo 2°. Las autoridades tributarias colombianas podrán verificar el estado de cumplimiento de las normas sobre derechos de autor por parte de las sociedades para impedir que a través de su violación, también se evadan tributos.

Artículo 3°. Esta ley rige a partir de su publicación.

COMISION TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
HONORABLE CAMARA DE REPRESENTANTES
(Asuntos económicos)

Santa Fe de Bogotá, D. C., a 14 días de abril de (1999).

En sesión de la fecha se aprobó la proposición con que termina el informe de ponencia al Proyecto de ley número 133 de 1999 Senado, 063 de 1998 Cámara "por la cual se modifica el artículo 97 de la Ley 222 de 1995". Una vez aprobada la proposición con que termina la ponencia, la Presidencia sometió a consideración el articulado del proyecto, el cual es aprobado por unanimidad con modificaciones, teniendo en cuenta las inquietudes de los honorables Representantes manifestada en el debate que se inicio en la Comisión el día 15 de diciembre de 1998. Acto seguido la Presidencia sometió a consideración el título del proyecto el cual fue aprobado. La comisión de esta forma declaró aprobado en su primer debate este proyecto de ley. La Presidencia designó como ponentes para segundo debate a los honorables Representantes *Fernando Tamayo Tamayo* y *Juan Manuel Corzo Román*.

El Presidente,

Armando Pomarico Ramos.

El Secretario,

José Ruperto Ríos Viasús.

TEXTO DEFINITIVO AL PROYECTO DE LEY NUMERO 120 DE 1998 CAMARA

Aprobado en primer debate en la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes en sesión ordinaria del día miércoles 7 de abril de 1999, por medio de la cual se autoriza la emisión de la Estampilla Pro-Hospital Universitario Ramón González Valencia.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1°. Autorízase a la Asamblea del Departamento de Santander para que ordene la Emisión de la Estampilla "Pro Hospital Universitario Ramón González Valencia".

Artículo 2°. El producido de la estampilla a que se refiere el artículo anterior, se destinará principalmente para:

- a) Inversión y mantenimiento de la planta física;
- b) Dotación, compra y mantenimiento de equipos, requeridos y necesarios para desarrollar y cumplir adecuadamente con la función propia de la institución;
- c) Compra y mantenimiento de equipos requeridos para poner en funcionamiento áreas de laboratorio, científicas, tecnológicas y otras que requieran para su cabal funcionamiento.

Artículo 3°. Autorízase a la Asamblea Departamental de Santander, para que determine las características, tarifas y todos los demás asuntos referentes al uso obligatorio de la estampilla en las actividades y operaciones que se deban realizar en el departamento y los municipios del mismo.

Artículo 4°. Las providencias que expida la Asamblea Departamental de Santander, en desarrollo de la presente ley, serán llevadas a conocimiento del Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Artículo 5°. La obligación de adherir y anular la estampilla a que se refiere esta ley, queda a cargo de los funcionarios departamentales y municipales que intervengan los actos.

Artículo 6°. El recaudo de esta estampilla se destinará exclusivamente para lo establecido en el artículo 2° de la presente ley y la tarifa con que se graven los distintos actos, no podrá exceder del 3% del valor de los hechos a gravar.

Artículo 7°. Los recaudos por la venta de la estampilla estarán a cargo de la Secretaría de Hacienda Departamental y las tesorerías municipales de acuerdo con la ordenanza que lo reglamenta y su control, así como el correspondiente traslado, está a cargo de la Contraloría Departamental de Santander.

Artículo 8°. La emisión de la estampilla cuya creación se autoriza por medio de la presente ley es hasta por la suma de tres mil millones de pesos. (\$3.000.000.000).

Artículo 9°. Se exceptúan de la obligación de utilizar la estampilla que por medio de esta ley se autoriza a los municipios pertenecientes al Magdalena Medio Santandereano.

Artículo 10. La presente ley rige a partir de su promulgación.

COMISION TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
HONORABLE CAMARA DE REPRESENTANTES
(Asuntos económicos)

Santa Fe de Bogotá, D. C., 7 de abril de (1999).

En sesión de la fecha se aprobó la proposición con que termina el informe de ponencia al Proyecto de ley número 120-C-98 "por medio de la cual se autoriza la emisión de la estampilla Pro-Hospital Universitario Ramón González Valencia". Una vez aprobada la

proposición con que termina la ponencia, la Presidencia sometió a consideración el articulado del proyecto, el cual es aprobado por unanimidad.

Acto seguido la Presidencia sometió a consideración el título del proyecto, el cual fue aprobado. La comisión de esta forma declaró aprobado en su primer debate este Proyecto de ley.

La Presidencia designó como ponente para segundo debate al honorable Representante *Oscar López Cadavid*.

El Presidente,

Armando Pomarico Ramos.

El Secretario,

José Ruperto Ríos Viasús.

TEXTO DEFINITIVO AL PROYECTO DE LEY NUMERO 49 DE 1996 SENADO, 165 DE 1998 CAMARA

Aprobado en primer debate en la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes en sesión ordinaria del día miércoles 7 de abril de 1999, por la cual se autoriza la emisión de la estampilla Pro-Universidad del Cauca y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Autorízase a la Asamblea Departamental del Cauca para que ordene la emisión de la estampilla Pro-Universidad del Cauca. De los valores recaudados por concepto de lo autorizado en la presente ley se deberá destinar como mínimo un 30% a la implementación y/o ampliación de programas y proyectos descentralizados.

Artículo 2°. La emisión de la estampilla "Pro Universidad del Cauca", cuya emisión se autoriza en esta ley, será hasta por la suma de cien mil millones de pesos (\$100.000.000.000) moneda legal, a pesos constantes de 1998.

Artículo 3°. Autorízase a la Asamblea Departamental del Cauca para que determine las características, tarifas y todos los demás asuntos referentes al uso obligatorio de la estampilla en las actividades y operaciones que se deban realizar en el Departamento del Cauca y en los municipios del mismo. La ordenanza que expida la Asamblea del Cauca en desarrollo de lo dispuesto en la presente ley, será dada a conocer al Gobierno Nacional a través de los Ministerios de Hacienda y Crédito Público y de Comunicaciones.

Parágrafo. La Asamblea del Cauca podrá autorizar la sustitución de la estampilla fiscal por otro sistema, medio o método de recaudo del gravamen, que permita cumplir con seguridad, oportunidad y eficiencia el objeto de la presente ley.

Artículo 4°. Autorízase al Departamento del Cauca para recaudar los valores que arroje el uso obligatorio de la estampilla "Pro Universidad del Cauca", en las actividades y operaciones que se realicen en el departamento del Cauca y en sus municipios.

Artículo 5°. La obligación de adherir y anular estampilla, y de aplicar el sistema, medio o método sustitutivo si fuere el caso, a que se refiere la presente ley, queda a cargo de los funcionarios departamentales y municipales que intervengan en los actos o hechos sujetos al gravamen y el incumplimiento a esta obligación se sancionará por la autoridad disciplinaria correspondiente.

Parágrafo. La tarifa que determine la Asamblea del Cauca no podrá exceder del 2% del valor del acto o hecho sujeto al gravamen.

Artículo 6°. La vigencia, control del recaudo, traslado de los recursos a la Universidad del Cauca y la inversión de los recursos provenientes del cumplimiento de la presente ley, estarán a cargo de la Contraloría General del Departamento del Cauca y de las contralorías municipales.

Artículo 7°. La Universidad del Cauca con sede en Popayán, se compromete con los municipios que conforman el departamento del Cauca, a asesorarlos y asistirlos técnicamente, en las áreas que contengan el programa académico de la universidad y en las materias inherentes a los planes de desarrollo, inversión y desarrollo físico de los municipios y ciudades del Cauca.

Artículo 8°. Esta ley rige a partir de su promulgación.

COMISION TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE HONORABLE CAMARA DE REPRESENTANTES (Asuntos económicos)

Santa Fe de Bogotá, D. C., 7 de abril de (1999).

En sesión de la fecha se aprobó la proposición con que termina el informe de ponencia al Proyecto de ley número 49 Senado de 1996, 165 Cámara de 1998, "por el cual se autoriza la emisión de la estampilla Pro-Universidad del Cauca y se dictan otras disposiciones". Una vez aprobada la proposición con que termina la ponencia, la Presidencia sometió a consideración el articulado del proyecto, el cual es aprobado por unanimidad con modificación del artículo 1°. Acto seguido la Presidencia sometió a consideración el título del proyecto, el cual fue aprobado. La Comisión de esta forma declaró aprobado en su primer debate este Proyecto de ley. La Presidencia designó como ponente para Segundo Debate a la honorable Representante *Emith Montilla Echavarría*.

El Presidente,

Armando Pomarico Ramos.

El Secretario,

José Ruperto Ríos Viasús.

CONTENIDO

Gaceta número 77 - Miércoles 5 de mayo de 1999 CAMARA DE REPRESENTANTES

	Págs.
PROYECTOS DE LEY	
Proyecto de ley número 214 de 1999 Cámara, por la cual se regula la actividad de practicaje en aguas marítimas y fluviales de la Nación colombiana.	1
PONENCIAS	
Ponencia para primer debate y pliego de modificaciones al Proyecto de ley número 104 de 1998 Cámara, por la cual se dictan disposiciones para fortalecer el Fondo Nacional del Cacao y fomentar el cultivo del mismo. .	13
Ponencia para segundo debate al Proyecto de ley 97 de 1998 Cámara por medio de la cual se autoriza la Emisión de la Estampilla Universidad Distrital Francisco José de Caldas y se dictan otras disposiciones.	15
Ponencia minoritaria con pliego de modificaciones en la segunda vuelta al Proyecto de Acto legislativo número 088 de 1998 Cámara, 018 de 1998 Senado, sobre Reforma Política Colombiana e Instrumentos para la paz.	16
TEXTOS DEFINITIVOS	
Texto definitivo al Proyecto de ley número 133 de 1999 Senado, 063 de 1998 Cámara, Aprobado en primer debate en la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes en sesión ordinaria del día miércoles 14 de abril de 1999, por la cual se modifica el artículo 47 de la Ley 222 de 1995.	19
Texto definitivo al proyecto de ley número 120 de 1998 Cámara, aprobado en primer debate en la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes en sesión ordinaria del día miércoles 7 de abril de 1999, por medio de la cual se autoriza la emisión de la Estampilla Pro-Hospital Universitario Ramón González Valencia	19
Texto definitivo al Proyecto de ley número 49 de 1996 Senado, 165 de 1998 Cámara, aprobado en primer debate en la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes en sesión ordinaria del día miércoles 7 de abril de 1999, por la cual se autoriza la emisión de la estampilla Pro-Universidad del Cauca y se dictan otras disposiciones.	20