



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - IVSTITIA ET LITTERAE

ISSN 0123 - 9066

AÑO IX - Nº 203

Santa Fe de Bogotá, D. C., lunes 12 de junio de 2000

EDICION DE 20 PAGINAS

DIRECTORES:

MANUEL ENRIQUEZ ROSERO  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

GUSTAVO BUSTAMANTE MORATTO  
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

## SENADO DE LA REPUBLICA

### PONENCIAS

**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE  
AL PROYECTO DE LEY NUMERO 082 DE 1999  
CAMARA, 218 DE 2000 SENADO**

*por la cual se reglamenta la especialidad médica de la radiología e imágenes diagnósticas y se dictan otras disposiciones.*

Doctor

EDGAR JOSE PEREA ARIAS

Presidente Comisión Séptima

Honorable Senado de la República

Ciudad.

Referencia: Ponencia para primer debate Proyecto de ley número 082 de 1999 Cámara, 218 de 2000 Senado, *por la cual se reglamenta la especialidad médica de la radiología e imágenes diagnósticas y se dictan otras disposiciones.*

Señor Presidente, honorables Senadores:

Por inmerecida designación de la Mesa Directiva de esta Comisión, me ha correspondido estudiar y rendir ponencia sobre el proyecto de ley de la referencia, el cual recibió debate favorable en su tránsito por la honorable Cámara de Representantes. Es autor el honorable Representante *William Vélez* y ponente el doctor *Agustín Gutiérrez Garavito*. Para cumplir el encargo someto a consideración el presente informe:

***¿Qué es la radiología?***

La radiología es una especialidad de la medicina que se ocupa del diagnóstico de las enfermedades utilizando varios métodos de imagen para demostrar las lesiones de los órganos del cuerpo humano. A estos métodos se les llama también métodos de imagen como la radiografía con rayos X, la tomografía computarizada, la resonancia magnética o el ultrasonido (ecografía)

***¿Resulta necesario regular esta materia?***

Los rápidos avances en cada una de las especialidades de la medicina, al igual que ciertas implicaciones especiales de su ejercicio han impulsado una cierta tendencia a establecer normas igualmente

especiales de reglamentación por áreas de conocimiento médico en todo el mundo. Los efectos de las radiaciones en los organismos vivos son tema de creciente interés cuyos aspectos básicos deben ser conocidos también por médicos generales en cuanto permiten ser aplicados médicamente. Pero el desempeño especializado debe tener controles y reglamentaciones acordes con los riesgos sociales que implica.

En Estados Unidos (1994), se ha promulgado una norma obligando a la limitación de la tasa de dosis de radiación a la entrada del paciente. La FDA ("Food and Drug Administration") ha decretado varias notas sobre el riesgo de posibles lesiones por radiación en la piel de los pacientes, recomendando el registro de determinados parámetros en ciertos tipos de procedimientos. La Comisión Electrotécnica Internacional (CEI) está finalizando una norma sobre aspectos de seguridad para los equipos de Radiología Intervencionista. La Organización Mundial de la Salud (OMS) organizó en Munich (1995) una reunión internacional para preparar una publicación sobre recomendaciones de seguridad en Radiología Intervencionista (actualmente en prensa).

La Comisión Europea (CE) ha patrocinado dos programas de investigación sobre protección radiológica en Radiología Intervencionista. El más reciente es una acción concertada denominada "Dimond" en la que se evaluarán hasta 1999, aspectos de calidad de imagen y dosis en Radiología Intervencionista Digital. España fue sede del primer curso patrocinado por la Comisión Europea sobre Protección Radiológica en Radiología Intervencionista (mayo 97). La recién promulgada Directiva Europea sobre exposiciones médicas (Directiva 97/43/Euratom, de 30 de junio de 1997, relativa a la protección de la salud frente a los riesgos derivados de las radiaciones ionizantes en exposiciones médicas) incluye la Radiología Intervencionista como práctica de especial riesgo a la que se debe prestar un particular interés. La Comisión Internacional de Protección Radiológica (ICRP) y la Organización Internacional de la Energía Atómica (OIEA) han creado el pasado año, sendos grupos de trabajo que deberán elaborar documentos sobre aspectos técnicos y

de protección radiológica en los procedimientos intervencionistas, con recomendaciones tendentes a evitar la producción de lesiones por radiación.

Se sabe que las radiaciones ionizantes presentan numerosas aplicaciones benéficas para el ser humano. Con ellas se puede realizar una gran cantidad de estudios diagnósticos (medicina nuclear y radiología) y tratamientos (medicina nuclear y radioterapias). Pero la radiación también produce miedo entre la población porque existe conciencia acerca del riesgo que implican las tecnologías que usan radiaciones y de la necesidad de establecer medidas de seguridad para los pacientes, en el caso de la medicina.

Tales riesgos no pueden ser prevenidos o aminorados mediante regulaciones generales de la medicina como las existentes en Colombia. Es necesario, por una parte, exigir a quienes se dedican a la radiología ciertas calidades especiales, estudios y controles que aseguren su idoneidad; por otra, garantizar que los profesionales dedicados a la radiología reciban un tratamiento especial dado que en su afán de prestar un servicio social necesario para la salud de las personas, se ven expuestos de manera permanente a los efectos de la radiación y a una menor expectativa de vida.

El proyecto de ley en estudio tiene el sentido de precaver riesgos, asegurando que quien se desempeñe en el área sea un profesional capacitado e idóneo; que la aplicación de métodos diagnósticos radiológicos sea controlada; que los médicos especializados en radiología e imágenes diagnósticas al servicio de entidades pertenecientes al sistema de seguridad social integral, tengan los derechos y responsabilidades acordes con su función.

También se pretende que las asociaciones de radiólogos contribuyan con el Estado siempre que se vayan a dictar disposiciones o determinaciones relacionadas con el ejercicio de la especialidad, con los programas de entrenamiento en la especialidad, con la convalidación de títulos de posgrado obtenidos en el exterior, con la denuncia ante las autoridades de casos en los cuales se incumpla con las normas aplicables en la materia y con la vigilancia a los centros médicos de radiología e imágenes diagnósticas en el cumplimiento de los requisitos que el Ministerio de Salud establece en cuanto a radioprotección y licencias de funcionamiento, etc.

Se ocupa también de dar pautas para que los programas de enseñanza dirigidos a las formaciones de radiólogos especialistas, estudiantes de medicina, y en general a establecer las normativas que permitan que este servicio sea confiable, en pro de la comunidad y de los mismos especialistas.

#### **Fundamento constitucional**

La Constitución colombiana garantiza la libertad de escoger profesión u oficio; pero también permite al Estado exigir títulos de idoneidad, y lo obliga a inspeccionar y vigilar el ejercicio de las profesiones. Permite además que los profesionales puedan organizarse en colegios, a los cuales pueden asignarse funciones públicas mediante ley. La jurisprudencia de la Corte Constitucional sobre la materia es copiosa:

“El ejercicio de determinadas profesiones puede estar limitado mediante ley pero exclusivamente a través de la exigencia de títulos de idoneidad. El legislador está expresamente autorizado para intervenir en el ejercicio del derecho fundamental de escoger profesión u oficio (...). En materia de reglamentación del derecho fundamental a escoger profesión u oficio, el legislador debe imponer los requisitos estrictamente necesarios para proteger el interés general, toda vez que el ejercicio de una profesión u oficio debe permitir el mayor ámbito de libertad posible, para que en su interior se pueda dar un desarrollo

espontáneo de la personalidad, en congruencia con el principio de la dignidad humana”.

La exigencia de títulos de idoneidad deben estar directamente encaminados a certificar la cualificación del sujeto para ejercer la tarea. Así, las normas que regulen tal cualificación no pueden establecer exigencias que superen los requisitos que en la práctica se requiere para proteger los derechos de otras personas” (Sentencia número C-606 del 14 de diciembre de 1992)

#### **Contenido del proyecto de ley**

Se define la Radiología e Imágenes Diagnósticas para superar la vieja expresión Radiología como un término asociado a rayos X. Hoy en día se habla de otras fuentes de energía diferentes de los rayos X como la energía calórica, electromagnetismo, etc., que también generan imágenes diagnósticas y permiten procedimientos terapéuticos.

El Proyecto describe el objeto de estudio de la radiología e imágenes diagnósticas, que incluye procedimientos de intervencionismo. El médico radiólogo no sólo hace diagnóstico, como se cree comúnmente, sino que además participa activamente en el tratamiento del paciente a través de la radiología intervencionista.

Se aclara que la radiología hace parte del manejo multidisciplinario del paciente enfermo; por tanto, su actividad no puede aislarse de las demás especialidades.

De otro lado, se aclara que el especialista en radiología es el autorizado para ejercer la especialidad. Como quiera que el ejercicio de la profesión implica riesgos para los pacientes y para la población en general, se debe garantizar que sean profesionales idóneos quienes hagan el uso de las herramientas y procedimientos propios de la radiología. También podrá ejercer la especialidad el médico cirujano que se encuentre realizando su entrenamiento en Radiología, quien deberá estar supervisado por el profesional radiólogo calificado. Por último, se indica quiénes podrán llevar el título de médico especialista en Radiología e Imágenes Diagnósticas.

Con estas normas se señala claramente quién puede ostentar el título respectivo; por otra parte, estas aclaraciones sobre títulos profesionales tienen el efecto de esclarecer la responsabilidad sobre los beneficios o perjuicios que reciban los pacientes y garantizar la idoneidad de los profesionales que prestan servicios de radiología.

Se establece no sólo el deber de registro ante el Ministerio de Salud, sino además el deber de inscribirse ante la Secretaria, Dirección Seccional o entidad de salud que haga sus veces en el departamento en donde el profesional de la radiología ejerza la especialidad. De este modo el Estado puede ejercer la vigilancia profesional que tiene a su cargo. Se trata, pues, de establecer mecanismos de control por parte de los órganos oficiales encargados y de obligar al Estado a cumplir las funciones de vigilancia atribuidas por la Constitución.

Se referencian los beneficios y prestaciones a los que tienen derecho los profesionales de la radiología. Los riesgos que asume el profesional de la radiología deben tener correspondencia en su tratamiento legal profesional, laboral, económico y de seguridad. Así como la garantía de tener las condiciones y recibir los elementos mínimos para ejercer la profesión dignamente.

La función social de los médicos radiólogos debe ser compensada. Un aspecto bien importante consiste en asegurar que el médico no trabaje por debajo de los costos de su trabajo, de modo que reciba contraprestaciones acordes con su alta capacitación, pero también que le permitan actualizar los equipos y mejorar permanentemente la calidad de los servicios. El ejercicio de la radiología implica la adquisición y renovación de equipos sumamente costosos; y en la

medida en que no se puedan renovar tales equipos, no se puede garantizar la calidad exigida en el sistema de seguridad social.

El proyecto establece controles para las instituciones que integran el sistema de seguridad social en lo relacionado con la prestación de servicios de radiología e imágenes diagnósticas. La propuesta consiste asegurar que los servicios de radiología e imágenes diagnósticas provengan de especialistas en el área y que las instituciones que utilicen métodos diagnósticos radiológicos cumplan los requisitos técnicos de seguridad que reglamente el Ministerio de Salud.

En este punto propongo hacer una modificación que no altera la esencia de la norma en el sentido de que las demás especialidades de la medicina podrán utilizar los métodos de imágenes diagnósticas *necesarios* (en vez de "indispensables", como dice el proyecto) para su ejercicio, siempre que acrediten el entrenamiento adecuado, según reglamentación que expida el Ministerio de Educación. También considero conveniente que las demás especialidades sean consultadas de modo que no vean afectada la posibilidad de utilizar los medios diagnósticos usuales en su campo de acción médico.

Se crea la base legal, para ejercer el derecho de Asociación, de conformidad con el inciso final del artículo 25 de la Constitución, la Asociación Colombiana de Radiología y las demás que en el futuro se establezcan con iguales propósitos gremiales, quedan constituidos como un organismo, asesor, consultivo y de control del ejercicio de la práctica de la especialidad. En esta forma el Estado obtiene apoyo de una Institución de mucho prestigio, trayectoria y responsabilidad como la Asociación Colombiana de Radiología. Los funcionarios públicos del sector salud aseguran una asesoría idónea de personal altamente capacitado.

Se establece que el ejercicio de la especialidad de la radiología e imágenes diagnósticas por fuera de las condiciones de idoneidad y capacitación exigidas se convierte en ejercicio ilegal de la medicina.

#### Compatibilidad con otras normas

Por último, como ponente del Proyecto de ley 240 (Senado) 125 (Cámara) Sobre el ejercicio de la Medicina y demás profesiones de la Salud, estimo que el presente proyecto de ley se enmarca perfectamente dentro del espíritu de esa ley genérica que reglamenta las especialidades médicas, toda vez que el artículo 37 de ese proyecto establece que: *La ley podrá reglamentar, organizar y prescribir el ejercicio del resto de las profesiones del área de la salud, sus asociaciones y el reconocimiento, sus requisitos, etc.*

De otro lado, *el mismo proyecto* en el artículo 21 establece en forma genérica el tema de la responsabilidad para todas las profesiones de la salud, lo cual es plenamente compatible con el presente proyecto y el artículo 31 prevé que la ley podrá reglamentar las Asociaciones o Sociedades científicas que garanticen un adecuado ejercicio en su especialidad, las cuales deberán ser refrendadas por el Consejo Nacional del Ejercicio de la Profesión Médica.

El presente proyecto –y eventual ley– no es contrario ni contradictorio, con otras disposiciones, por el contrario es *complementario* con la normatividad existente, toda vez que es la reglamentación específica de una actividad profesional, con sustento y fundamento académico

#### Proposición

Vistas las anteriores razones, me permito proponer a la honorable Comisión Séptima: Dése debate al Proyecto de ley número 082 de 1999 Cámara, número 218 de 2000 Senado, *por la cual se reglamenta la especialidad médica de la radiología e imágenes diagnósticas y se*

*dictan otras disposiciones*, con el siguiente pliego de modificaciones adjunto.

Cordialmente,

Francisco Rojas Birry,  
Senador.

#### PLIEGO DE MODIFICACIONES

##### Artículo 1°. *Definición.*

La Radiología e Imágenes Diagnósticas es una especialidad de la medicina, basada en la -obtención de imágenes de utilidad médica para efectos diagnósticos y terapéuticos, mediante la utilización de ondas del espectro electromagnético y de otras fuentes de energía.

##### Artículo 2°. *Objeto.*

La radiología e imágenes diagnósticas estudia los principios, procedimientos, instrumentos y materiales necesarios para producir diagnósticos y realizar procedimientos terapéuticos óptimos, todo con fundamento en un método científico, académico e investigativo.

##### Artículo 3°. *Competencia.*

La especialidad médica de la radiología e imágenes diagnósticas, participa con las demás especialidades de la medicina, en el manejo integral del paciente y por ende pueden prescribir, realizar tratamientos, expedir certificados y conceptos circunscritos al área de su especialidad, intervenir, como auxiliares de la justicia.

##### Artículo 4°. *Ejercicio.*

Sólo podrán ejercer como médicos especializados en radiología e imágenes diagnósticas, quienes se encuentren autorizados y acrediten haber cursado y aprobado la especialidad, en centro universitario, debidamente acreditado y reconocido por el Estado colombiano, o quienes habiendo cursado y aprobado estudios de Medicina y Cirugía y Radiología e Imágenes Diagnósticas en universidades de otros países, con los cuales Colombia tenga convenios o tratados de reciprocidad, siempre y cuando esos títulos sean refrendados, convalidados u homologados por las autoridades colombianas o quienes realicen estudios de Radiología e Imágenes Diagnósticas en universidades, facultades de Medicina o instituciones de reconocida competencia a nivel internacional, previo concepto favorable de la Asociación Colombiana de Radiología y presentación de un examen de idoneidad, debidamente reglamentada por el Ministerio de Salud.

##### Artículo 5°. *Del registro y la autorización.*

Los títulos expedidos por las universidades colombianas o los refrendados, convalidados u homologados de las Universidades de otros países de que habla el artículo cuarto (4°), deberán registrarse en el Ministerio de Salud, quien mediante acto administrativo expedirá la correspondiente autorización para su ejercicio, la cual será única, nacional y definitiva.

Parágrafo. Para efectos de ejercer la medicina con especialidad en Radiología e Imágenes Diagnósticas, por parte de extranjeros en calidad de visita o invitación, se estará a lo previsto en las demás normas vigentes.

##### Artículo 6°. *Modalidades de ejercicio.*

El médico especializado en radiología e imágenes diagnósticas, podrá ejercer su profesión de manera individual, colectiva, como servidor público o empleado particular, como asistente, docente universitario, investigador o administrador de centros médicos o similares

##### Artículo 7°. *Derechos.*

El médico especializado en radiología e imágenes diagnósticas, al servicio de entidades del sistema de seguridad social integral, tendrá derecho a:

a) Estar clasificado y recibir una asignación salarial como Profesional Universitario Especializado, de acuerdo con los títulos que lo respalden.

En caso de no haber clasificación o escalafón, serán nivelados y recibirán una asignación igual o similar a la que reciban los demás profesionales especializados;

b) Recibir una asignación u honorarios dignos y equitativos, acorde con sus estudios y acorde con las tablas o tarifas que señale el Ministerio de Salud, con concepto del Consejo Nacional del Ejercicio de la Profesión Médica;

c) Acceder al desempeño de cargos de dirección y manejo en igualdad de condiciones de los demás profesionales de la salud, en centros que conformen la estructura orgánica del Sistema de Seguridad Social Integral;

d) Recibir los elementos básicos y mínimos para el ejercicio de su profesión, para garantizar un desarrollo profesional, idóneo, digno, serio y ético dentro de la especialidad;

e) Disponer de elementos de radioprotección y de las instalaciones debidamente adecuadas para proteger su vida y salud, así como la de los operadores y demás personal expuesto potencialmente a los efectos de las radiaciones o energías;

f) Contar con los recursos técnicos y de control necesarios para medir periódicamente las dosis de radiación recibidas;

g) Por ser considerada una actividad de alto riesgo, el ejercicio de la radiología e imágenes diagnósticas, tendrá un tratamiento laboral especial.

#### Artículo 7°. *Obligatoriedad de contar con especialistas.*

Las instituciones pertenecientes al sistema de seguridad social integral que empleen métodos de diagnóstico como radiología, mamografía, ultrasonografía, resonancia magnética, densitometría ósea, tomografía computarizada, radiología intervencionista diagnóstica y terapéutica y los demás derivados del espectro de la radiación electromagnética, deberán prestar sus servicios de radiología e imágenes diagnósticas por medio de especialistas en el área.

Los demás profesionales de la medicina podrán utilizar los métodos de imágenes diagnósticas indispensables para su ejercicio, siempre y cuando acrediten el aprestamiento y entrenamiento adecuado, según reglamentación que expida el Ministerio de Salud.

#### Artículo 8°. *Reglamentación.*

Los médicos que ejercen en la especialización de radiología e imágenes diagnósticas, pero que no han acreditado sus correspondientes estudios o títulos académicos, deberán obtener su acreditación en un lapso no superior de cuatro años, a partir de la sanción de la presente ley.

El Ministerio de Salud, en asocio del Consejo Nacional del Ejercicio de la Medicina y oído el concepto de la Asociación Colombiana de Radiología, reglamentará lo pertinente en un lapso no superior de un (1) año a partir de la sanción de la presente ley.

#### Artículo 9°. *Actualización.*

El Ministerio de Educación, en asocio del Ministerio de Salud, propenderá por la promoción de especialidades y estudios continuos que garanticen una permanente actualización de los médicos, en los temas de radiología e imágenes diagnósticas, para garantizar la profesionalización y calidad académica de sus miembros y propender por calidad e idoneidad de los servicios profesionales de la salud.

#### Artículo 10. *De la asesoría y consultoría.*

La Asociación Colombiana de Radiología será órgano Asesor y Consultor en la materia, del Gobierno Nacional y del Consejo Nacio-

nal del Ejercicio de la Profesión Médica. Lo mismo lo serán y las asociaciones que en un futuro se llegaren a crear con similares propósitos gremiales, académicos, científicos e investigativos.

#### Artículo 11. *Funciones.*

La Asociación Colombiana de Radiología tendrá, entre otras, las siguientes funciones:

a) Actuar como organismo asesor y consultivo del Gobierno Nacional en materias de su especificidad médica;

b) Actuar como organismo asesor y consultivo del Consejo Nacional del Ejercicio de la Profesión Médica y de instituciones universitarias, clínicas o de salud, que requieran sus servicios y para efectos de la reglamentación o control del ejercicio profesional;

c) Ejercer vigilancia o contribuir con las autoridades estatales, para que la profesión no sea ejercida por personas no autorizadas ni calificadas legalmente;

d) Propiciar el incremento del nivel académico de sus asociados, promoviendo en unión del Estado colombiano, de las instituciones educativas o de entidades privadas o de organizaciones no gubernamentales, mediante foros, seminarios, simposios, talleres, encuentros, diplomados y especializaciones;

e) Vigilar que los centros médicos de radiología e imágenes diagnósticas que conforman el Sistema de Seguridad Social Integral, cumplan con los requisitos que el Ministro de Salud establezca respecto de la radioprotección y permisos de funcionamiento;

f) Delegar funciones de Asesoría, Consulta y Control en zonas o regionales de la Asociación Colombiana de Radiología;

g) Darse su propio reglamento y asumir las que le llegare a encargar el Estado colombiano o el Consejo Nacional del Ejercicio de la Profesión Médica.

#### Artículo 12. *Régimen disciplinario.*

Los médicos radiólogos y de imágenes diagnósticas a que hace referencia la presente ley, estarán sometidos a los regímenes legales, éticos y disciplinarios generales que rigen para los demás profesionales de la salud.

#### Artículo 13. *Responsabilidad y prescripción.*

En materia de responsabilidad profesional, los médicos a que hace referencia la presente ley estarán sometidos a los principios generales que de ella se establezcan en las normas generales de responsabilidad a los profesionales de la salud, y la prescripción de sus conductas éticas, legales, disciplinarias, fiscal o administrativa, será la que rige para todos los profesionales de la salud y las normas generales.

#### Artículo 14. *Normas complementarias.*

Lo no previsto en la presente ley se regirá por las normas generales para el ejercicio de las profesiones de la salud.

#### Artículo 15. *Vigencia.*

La presente ley entrará a regir a partir de la fecha de su sanción y deroga las normas que le sean contrarias.

#### COMISION SEPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO

Santa Fe de Bogotá, D. C., a los siete (7) días del mes de junio de dos mil (2000)

En la presente fecha se autoriza la publicación en la *Gaceta del Congreso de la República*.

El Presidente,

*Edgar José Perea Arias.*

El Secretario,

*Eduardo Rujana Quintero.*

**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE**  
**AL PROYECTO DE LEY NUMERO 221 DE 2000 SENADO**  
*por la cual se regula la actividad de practica en aguas marítimas y fluviales de la nación colombiana.*

Honorables Senadores:

Cumpliendo el honroso encargo de la Mesa Directiva de la Comisión Segunda del Senado, atentamente me permito rendir ponencia para primer debate al proyecto de ley citado, en los siguientes términos:

**Reseña histórica**

La palabra "Pilot", en inglés tiene origen holandés, una combinación de Pielon que significa Sondar (medir la profundidad) y Loot que traduce "Sonda de Mano". De la unión de Pielon y Loot nació la palabra Pilot. Los Prácticos originalmente fueron conocidos como Lemanes, que proviene del inglés "Lodeman" que significa "Guía" o "Conductor", porque tenían la habilidad de usar la piedra imán llamada en inglés Lodestone o Piedra Guía.

El practica o pilotaje es una actividad tan antigua como el arte de navegar. El antecesor de los pilotos actuales era un individuo cuyos conocimientos del lugar donde navegaba los había adquirido con la práctica, en expediciones arriesgadas, avanzando lentamente a medida que se sondaba, midiendo la naturaleza del fondo marino y tratando de controlar el efecto de las corrientes y vientos.

Navegar fue, entonces, una actividad sumamente riesgosa: una verdadera aventura. En la actualidad, las zonas de practica se han reducido pero los riesgos han aumentado debido a la intensidad del tráfico marítimo y al reducido espacio de maniobra, lo que trae como consecuencia situaciones difíciles que obligan a la toma de decisiones instantáneas solo posibles para quienes conocen prácticamente el lugar.

Los principios jurídicos sobre el Pilotaje datan del código de Hammurabi en el año 2100 A. C.; en este código se fijaron los honorarios del práctico en dos siclos de plata y se prescribieron penas por accidentes y pérdidas de buque.

El código conocido como los "Roles de Oléron", que data de los siglos XI y XII disponía en su artículo 23 que si un práctico por incompetencia, encallaba un buque, perdería su mano derecha y su ojo izquierdo y si no podía indemnizar el daño ocasionado, la tripulación podría condenarlo a ser decapitado allí mismo.

En Inglaterra, país marítimo por excelencia, los sistemas de practica se remontan al siglo XIV. Tuvieron su origen en la formación de "Hermandades" o asociaciones de prácticos en los puertos más importantes. Estas asociaciones eran de un número de miembros limitados por lo que a ellas solo podían acceder individuos relacionados por lazos de familia o de amistad con los que ya pertenecían a ellas. El objeto de esta exclusividad era formar en cada jurisdicción un cuerpo de prácticos debidamente capacitados para impedir que individuos extraños que no conocían las características de los puertos atentaran contra la seguridad en la navegación.

Hoy día podría definirse la maniobra de practica desarrollada por los pilotos, como el conjunto de movimientos que ejecuta un buque como resultado de las órdenes a los medios de propulsión y gobierno, contando en algunos casos con el apoyo de remolcadores, equipo de fondeo, equipo de amarre, dirigidos a llevar al buque dentro de una ruta o canal de entrada (atraque), desatraque y fondeo.

Esta actividad de practica es obligatoria internacionalmente en aguas marítimas y fluviales, jurisdiccionales, debido a que las condiciones de navegación en espacios restringidos demandan conocimien-

tos especializados y detallados de cada puerto. Así las cosas, el piloto práctico es un experto en los canales marítimos y/o fluviales de los puertos. Es un conocedor de variables como corrientes, profundidad, desplazamiento de los bajos fondos y en general de los múltiples riesgos que puedan presentarse en, un canal, muelle o fondeadero para un buque que hace tránsito en ellos.

En pocas palabras, el piloto práctico es la persona que por su conocimiento y experiencia puede entrar y salir del puerto de una forma segura, aun existiendo las peores condiciones de tiempo y visibilidad.

**Antecedentes normativos**

En Colombia, al estudiar los antecedentes normativos de la actividad del pilotaje práctico, debemos referirnos al año de 1931, en el cual se publicó la primera Ley de Fomento de la Marina Mercante Nacional, mediante esta norma se autorizó al gobierno para propender por la creación de una compañía de marina mercante.

Esta reglamentación no tuvo un desarrollo práctico, fue la base o punto de partida de las demás reglamentaciones posteriores en esta materia.

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 de servicio de practica 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, entidad que entraría a reemplazar a la Dirección de Marina Mercante de la Armada Nacional, en las facultades extraordinarias que quedaron plasmadas en el Decreto 2349 de 1971; mediante esta normatividad se determinó la estructura orgánica de la Autoridad Marítima Nacional, se definieron actividades y procedimientos en temas como la supervisión del servicio de practica 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, la obligación del armador para responder civilmente por las culpas del Capitán, del Piloto Práctico o de la tripulación.

En el artículo 1535 se contempla igualmente que ante la ocurrencia de un siniestro por abordaje, en el cual resultara 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 9o. del artículo 3o. del Decreto 2349 de 1971, se expidió la Resolución número 000194-Dimar-76, por medio de la cual se reglamenta el servicio de practica en los puertos marítimos y fluviales, limítrofe de la República de Colombia.

En esta normatividad se establecieron condiciones de obligatoriedad tanto para el piloto como para las naves en las que podrían realizarse las maniobras, e igualmente se incluyeron algunas disposiciones para el entrenamiento de los aspirantes a Piloto Práctico y los requisitos de los mismos.

En el año de 1983 el Ejecutivo Nacional inicia un proceso con el fin de reorganizar algunas dependencias del Ministerio de Defensa Nacional, lo que permitió mediante la expedición del Decreto-ley número 2324 del 18 de septiembre de 1984, en lo que tiene que Ver con la actividad del practica en jurisdicciones nacionales lo constituye

como un servicio público controlado por la autoridad marítima nacional.

Dimar mediante el Reglamento número 002 de noviembre 2 de 1994 reglamenta los servicios de los pilotos prácticos en zonas marítimas, fluviales y portuarias de la República de Colombia. Cabe anotar que este acto fue declarado nulo el 4 de junio de 1998 mediante Sentencia del Consejo de Estado, por tratarse de una facultad de reglamentación de la cual en su momento Dimar no disponía.

La Dirección General Marítima mediante la Resolución 039 del 11 de noviembre de 1998 establece el reglamento que define los requisitos para inscribir y otorgar licencia a las personas naturales y jurídicas dedicadas a la actividad del practicaaje como servicio público. Lo anterior en desarrollo de facultades normativas otorgadas con anterioridad para esta materia.

A la fecha esta actividad cuenta con la citada reglamentación que a todas luces se observa deficiente, frente a la importancia y trascendencia que tiene para nuestro país el desarrollo de una actividad de estas características y connotaciones propias de un servicio público.

La presente ponencia pretende la aprobación por parte del Senado de la República de un proyecto de ley que brinde condiciones y reglas de juego claras para quienes quieran desarrollarse en esta actividad y de otro lado brinde los niveles de seguridad adecuados que requieren los puertos de nuestra nación contando con los altos volúmenes de carga que se movilizan a diario por ellos, y constituyen el principal medio de comercio internacional para nuestro país.

Dentro del proceso de tránsito legislativo del proyecto de ley objeto de la presente ponencia, cabe resaltar que en su tránsito por la Cámara de Representantes se realizaron varias audiencias en las que fueron escuchadas las razones de la Asociación de Pilotos Prácticos –Ampra–, en conjunto con la Dirección General Marítima, Dimar; fruto de estas reuniones se concertó un texto de proyecto que fue finalmente aprobado por la Plenaria de la Cámara de Representantes y que hizo su tránsito reglamentario al Senado de la República.

En el trámite de este proyecto en el Senado de la República, de igual forma se realizaron audiencias y reuniones de trabajo en el seno de la Comisión Segunda, con el fin de escuchar en su conjunto a las partes interesadas en los asuntos propios del presente proyecto de ley, entre otras podemos mencionar, la Autoridad Marítima Nacional, la Asociación de Pilotos Prácticos “Ampra” y algunos representantes de las empresas usuarias de los servicios portuarios; fruto de estas reuniones se realizó una visita de campo que permitió dimensionar de manera más adecuada la actividad objeto de la presente regulación.

#### **Contenido del proyecto**

El proyecto de ley mencionado consta de 81 artículos, divididos en 16 capítulos, los cuales se describen de la siguiente forma:

##### **CAPITULO I**

Compuesto por dos artículos; se establece el objeto de la ley y su ámbito de aplicación orientados a establecer los procedimientos para controlar, vigilar y autorizar la actividad de Practicaaje en aguas marítimas y fluviales.

##### **CAPITULO II**

Compuesto por dos artículos, uno de 33 numerales mediante los cuales se realizan las definiciones para efectos de la aplicación de la

ley y se definen 8 clases de maniobras en la actividad de practicaaje marítimo o fluvial.

##### **CAPITULO III**

Compuesto por siete artículos; en los cuales se establece la obligatoriedad para la actividad del practicaaje marítimo para buques de bandera nacional y extranjera de más de doscientas toneladas de registro bruto y se establecen otras disposiciones relacionadas con la prioridad de arribo para el servicio de practicaaje la remuneración de la actividad y las inhabilidades e incompatibilidades para la realización del practicaaje marítimo fluvial.

##### **CAPITULO IV**

Compuesto por 10 artículos, en los cuales se establecen disposiciones tendientes a regular asuntos propios de la maniobra tales como los procedimientos de emergencia y el accidente o siniestro marítimo ocurrido en la maniobra.

##### **CAPITULO V**

Compuesto por dieciséis artículos; en los cuales se determinan las clases de pilotos, sus categorías, sus obligaciones y procedimientos específicos necesarios para el desarrollo de su actividad como pilotos prácticos.

##### **CAPITULO VI**

Compuesto por seis artículos, en los cuales se establece la obligatoriedad de la licencia de piloto práctico, su vigencia, valor y demás aspectos propios de este trámite.

##### **CAPITULO VII**

Compuesto por un artículo, en el cual se establecen los eventos en que la autoridad marítima, en coordinación con la Armada Nacional, podrá autorizar a oficiales de la Armada en servicio activo para que desarrollen la actividad de pilotaje práctico en circunstancias muy especiales y excepcionales.

##### **CAPITULO VIII**

Compuesto por cuatro artículos en los cuales se establecen los requisitos generales para la obtención de permisos especiales de navegación de practicaaje.

##### **CAPITULO IX**

Compuesto por tres artículos; en los cuales se definen los requisitos necesarios para el entrenamiento y evaluación de los aspirantes a Piloto Práctico.

##### **CAPITULO X**

Compuesto por dos artículos; en los cuales se establece el nombramiento de una junta examinadora para la realización del examen de competencia del aspirante a piloto práctico, y se define su integración.

##### **CAPITULO XI**

Compuesto por diez artículos; que definen la forma como se realizará el control de la actividad de practicaaje marítimo y fluvial mediante la expedición de licencias, su registro ante la capitania de puerto y demás aspectos que permitan que las autoridades ejerzan un control sobre esta actividad.

##### **CAPITULO XII**

Compuesto por seis artículos en los cuales se determina lo relativo a las empresas de practicaaje su inscripción y registro, su funcionamiento, obligaciones y demás aspectos necesarios para un funcionamiento óptimo en el desarrollo de su actividad.

## CAPITULO XIII

Compuesto por cinco artículos; en los cuales se define lo relativo a la licencia de explotación comercial de las empresas de practicaje.

## CAPITULO XIV

Compuesto por seis artículos en los cuales se definen las medidas de seguridad en el desarrollo de la maniobra.

## CAPITULO XV

Compuesto por tres artículos que contemplan la facultad disciplinaria, las faltas disciplinarias y las sanciones que la autoridad marítima y la autoridad portuaria puedan imponer en desarrollo de las presentes disposiciones.

## CAPITULO XVI

Compuesto por tres artículos; en este capítulo se establecen disposiciones finales dentro de las cuales se destacan la facultad del gobierno para realizar la expedición de decretos para la ejecución y desarrollo de esta normatividad, y se establece un plazo de seis meses para que los pilotos prácticos y las empresas de practicaje den cumplimiento a las disposiciones aquí contenidas, estableciendo como es usual una vigencia posterior a la promulgación y derogatoria de las normas que le sean contrarias a la presente ley.

Contando con lo anteriormente expuesto, conscientes de la urgente necesidad de crear unos parámetros legales que permitan el desarrollo de esta importante actividad y una vez realizado un análisis profundo al proyecto de ley en comento, sus implicaciones jurídicas, prácticas y económicas en la vida nacional, pongo a consideración de los honorables Senadores de la Comisión Segunda del Senado de la República la siguiente proposición:

Dése primer debate con las modificaciones propuestas al Proyecto de ley número 221 de 2000 Senado, *por medio de la cual se regula la actividad de practicaje en aguas marítimas y fluviales de la nación colombiana.*

De los honorables Senadores,

*Antonio Guerra de la Espriella,*  
Senador de la República.

## PLIEGO DE MODIFICACIONES

## AL PROYECTO DE LEY 221 DE 2000 SENADO

*por la cual se regula la actividad marítima y fluvial de practicaje como servicio público en las áreas marítimas y fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional.*

El Congreso de la República 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 marítima y fluvial de practicaje en aguas marítimas y fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional.

Artículo 2°. *Ambito de aplicación.* La presente ley regula y controla la actividad marítima y fluvial de practicaje sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales, así como en los acuerdos binacionales estén o no suscritos por Colombia, la costumbre nacional e internacional y se aplica en el territorio marítimo y fluvial de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional.

## CAPITULO II

## Definiciones

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

1. *Abarloar o abarloamiento.* Es la maniobra consistente en 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.

3. *Acoderar o acoderamiento.* Es la maniobra consistente en 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 efectúan en las aguas marítimas jurisdiccionales colombianas incluyendo canales intercostales y de tráfico marítimo, en los sistemas marinos y fluviomarinos; mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, plataforma continental (lecho y subsuelo marinos), aguas suprayacentes, litorales, incluyendo playas, terrenos de bajamar, bancos, cayos, islas, morros, acantilados y en general en todas las instalaciones y estructuras donde se efectúe embarque y desembarque de pasajeros.

5. *Actividad marítima y fluvial de practicaje.* Es un servicio público inherente a la finalidad social del Estado. La Autoridad Marítima Nacional, en coordinación con la entidad encargada de vigilar y controlar los terminales portuarios, debe asegurar su prestación y garantizar el desarrollo de esta actividad en su jurisdicción en forma eficiente y continua.

6. *Autoridad marítima nacional.* Es la entidad que a nombre del Estado ejecuta la política del Gobierno en materia marítima; autoriza, dirige, coordina, controla y vigila el desarrollo de las actividades marítimas y fluviales de su jurisdicción y determina los requisitos para inscribir, otorgar y renovar las licencias de las personas naturales y jurídicas dedicadas a ella. Actualmente está constituida por la Dirección General Marítima y sus Capitanías de Puerto.

Cuando se considere necesario, la Autoridad Marítima Nacional, respecto de la actividad marítima y fluvial de practicaje, ejercerá sus funciones en coordinación con la entidad encargada de vigilar y controlar los terminales portuarios.

7. *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 quien programa, evalúa y ejecuta en coordinación con la entidad encargada de vigilar y controlar los terminales portuarios y los planes de expansión portuaria aprobados por el Consejo Nacional de Política Económica y Social.

8. *Atraque.* Es la maniobra consistente en colocar un buque al costado del muelle para asegurarlo por medio de sus líneas o cabos de amarre.

9. *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.

10. *Aspirante a piloto*. Es la persona natural que cumpliendo con el lleno de los requisitos establecidos en la presente ley es autorizada por la Autoridad Marítima Nacional para efectuar entrenamiento de practica para la jurisdicción de una Capitanía de Puerto.

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

12. *Buque designado*. Es el buque determinado previamente por la Capitanía de Puerto con el fin de que se efectúe a bordo el entrenamiento de practica.

13. *Empresa de practica*. Es la que se constituye conforme a las leyes nacionales, cuyo objeto social es la prestación de la actividad marítima y fluvial de practica, la cual deberá estar debidamente equipada e integrada por uno o varios pilotos prácticos con licencia vigente, requiriendo para su funcionamiento el cumplimiento de los requisitos establecidos por la Autoridad Marítima Nacional y la expedición de la licencia correspondiente.

14. *Entrenamiento de practica*. Es la preparación personalizada que recibe el aspirante a piloto práctico o el piloto práctico para cambio de categoría con el fin de completar maniobras de practica para obtener la licencia correspondiente.

15. *Evaluación de admisión*. Es la prueba que realiza el Capitán de Puerto al aspirante a piloto práctico, sobre los aspectos teóricos relacionados directamente con la prestación del servicio público de practica para una jurisdicción específica en la fecha que determine la autoridad marítima nacional.

16. *Examen de competencia*. Es la evaluación que se realiza al aspirante a piloto y al piloto práctico por cambio de categoría y/o de jurisdicción al término del entrenamiento, sobre los conocimientos y aptitudes, como requisito para obtener la licencia correspondiente. La parte teórica y la práctica serán evaluadas por la Capitanía de Puerto y la por la Junta Examinadora integrada por el Capitán de Puerto o su delegado, un Capitán de Altura licenciado por la Autoridad Marítima Nacional y un piloto práctico de igual o superior categoría a la del examinado, que puede o no ser diferente del titular de la maniobra. Para la evaluación se utilizará el formato expedido por la Autoridad Marítima Nacional.

17. *Falta disciplinaria*. Es toda acción u omisión que contravenga la legislación vigente en lo relativo a la actividad marítima o fluvial, de practica o bien el incumplimiento de las obligaciones, el abuso, la extralimitación de los derechos y funciones, la incursión en prohibiciones, impedimentos, inhabilidades y conflicto de intereses.

18. *Fondear*. Dejar caer al agua el ancla con su correspondiente cadena, cable o cabo entalagado para que aquella agarre en el fondo y el buque quede sujeto a la misma.

19. *Junta Examinadora*. Es el grupo de personas expertas en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas o hidrográficas de la jurisdicción de una Capitanía de Puerto marítima o fluvial específica, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes, las cuales son designadas por el Capitán de Puerto para efectuar la evaluación práctica al aspirante a piloto práctico y al piloto práctico para cambio de categoría.

20. *Jurisdicción*. Es el ámbito geográfico en el cual la Autoridad Marítima Nacional ejerce sus funciones y atribuciones.

21. *Jurisdicción específica*. Es la determinada para cada Capitán de Puerto mediante la Resolución número 0825 del 27 de diciembre de 1994 y las normas que la modifiquen o adicionen.

22. *Libro de control de pilotos prácticos*. Es aquel en el cual la Capitanía de Puerto registra la autorización para recibir entrenamiento a los aspirantes a piloto práctico y al piloto práctico por cambio de categoría y/o de jurisdicción, así como la expedición de las licencias y las maniobras efectuadas.

23. *Licencia de piloto práctico*. Es el documento expedido por la Autoridad Marítima Nacional mediante el cual se faculta al piloto práctico para desarrollar la actividad marítima y/o fluvial de practica.

24. *Maniobra de practica*. Es el movimiento de entrada o salida de puerto que ejecuta el buque asistido por un piloto práctico para realizar: abarloamiento, acoderamiento, amarre a boyas o piñas, atraque o cambio de muelle, fondeo o cambio de fondeadero y zarpe.

25. *Navegación de practica*. Es la que realiza el buque o artefacto naval, asistido por piloto práctico, en aguas marítimas y fluviales.

26. *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.

27. *Piloto práctico*. Es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una capitanía de puerto marítima o fluvial específica, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes y capacitada para atender las consultas de los capitanes de los buques, atender el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y de los pilotos prácticos por cambio de categoría y/o de jurisdicción, el cual debe estar acreditado con la licencia que expide la Autoridad Marítima Nacional, en la categoría correspondiente.

28. *Practica*. Es el ejercicio de la actividad del piloto práctico.

29. *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 cargue y descargue 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 (Ley 1ª del 10 de enero de 1991).

30. *Usuarios del 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.

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

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

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

Parágrafo. Para efectos del registro de maniobras, éstas se entenderán efectuadas una vez se haya concluido cada una de las relacionadas en el presente artículo.

### CAPITULO III

#### Del practica marítimo y fluvial

Artículo 5°. *Practica marítimo y fluvial obligatorio y facultativo*. La actividad marítima y fluvial de practica es obligatoria para todos

los buques de bandera nacional y extranjera de más de doscientas (200) Toneladas de Registro Bruto (TRB), que realizan maniobras o navegación de practicaje.

Es facultativa la actividad marítima o fluvial para los buques de guerra y auxiliares de la Armada Nacional y cuando el buque de bandera nacional o extranjera esté atracado y deba ser movido con sus propios cabos a lo largo del muelle o cuando el Capitán del buque de bandera nacional tenga permiso especial para entrada y salida de puerto, de acuerdo con el permiso de operación expedido por la Autoridad Marítima Nacional.

Parágrafo. La Autoridad Marítima Nacional determinará la forma y condiciones en que deba prestarse el servicio público de practicaje en las zonas fluviales de su jurisdicción de acuerdo con las disposiciones contenidas en la presente ley.

Artículo 6°. *Prioridad de arribo de los buques a los puertos.* 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 y granel.
7. Otros buques

Artículo 7°. *Solicitud de practicaje marítimo.* El servicio público de practicaje deberá ser solicitado directamente por el Capitán del buque o en su defecto por el Armador de éste, o el Agente Marítimo, con el fin de 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 el 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 por servicio y entrenamiento.* La remuneración para quienes ejerzan la actividad marítima de practicaje será fijada por la Autoridad Marítima Nacional de acuerdo con el tonelaje del registro bruto de los buques que arriben a puerto.

Cuando el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico o de los pilotos por cambio de categoría y/o de jurisdicción se haga oneroso, la Autoridad Marítima Nacional definirá su monto tomando como base el salario mínimo legal mensual vigente, con fundamento en principios de equidad, solidaridad social y redistribución económica.

Artículo 9°. *Restricción y prohibición de tráfico.* Por razones de orden público, trabajos de dragado, relimpias, realización de campeonatos náuticos nacionales o internacionales, para prevenir siniestros, pérdidas de la vida humana en el mar, daños a los bienes, contaminación del medio marino y las demás que señale la Autoridad Marítima Nacional, ésta podrá, mediante acto administrativo, restringir o prohibir temporalmente el tránsito de buques o de artefactos navales en su jurisdicción.

Artículo 10. *Prohibiciones a los capitanes y patrones.* No podrán fondear, tender redes, ni actuar de manera alguna que entorpezca la actividad marítima de practicaje en los canales de acceso a los puertos y terminales portuarios.

Artículo 11. *Colaboración.* El Capitán y la tripulación del buque están obligados a prestar colaboración al piloto práctico, para efectuar adecuadamente la actividad marítima de practicaje.

## CAPITULO IV

### De los pilotos prácticos

Artículo 12. *Clases de pilotos.* Existen dos clases de pilotos:

1. *Piloto práctico oficial.* Es el Oficial de la Armada Nacional en servicio activo del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos en el grado mínimo de Teniente de Navío, con licencia de piloto práctico expedida por la Autoridad Marítima Nacional, quien podrá prestar el servicio público de practicaje marítimo exclusivamente en los casos previstos en el artículo 31 de la presente ley.

2. *Piloto práctico particular.* Es el Oficial de la Armada Nacional en uso de retiro del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos, o el Oficial de Puente de Altura Categoría A o su equivalente, o el particular con conocimientos y práctica en navegación y maniobras de practicaje, licenciado por la Autoridad Marítima Nacional.

Parágrafo. La Autoridad Marítima Nacional determinará los puertos, requisitos y condiciones para el ejercicio de la actividad marítima de practicaje, el entrenamiento y expedición de licencias para el particular con conocimientos y práctica en navegación y maniobra de acuerdo con las disposiciones contenidas en la presente ley.

Artículo 13. *Categorías.* Las categorías de pilotos prácticos son las siguientes:

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

Artículo 14. *Aptitud del piloto práctico.* La Autoridad Marítima Nacional podrá expedir licencia a los pilotos prácticos en cualquier categoría siempre y cuando se certifiquen debidamente su aptitud y condiciones psicofísicas hasta la edad de retiro forzoso que determine el Código Sustantivo Laboral.

Parágrafo. Al cumplir el piloto práctico la edad de sesenta (60) años, solamente se le expedirá la licencia como piloto práctico con una vigencia de un (1) año. Para el trámite de renovación deberá anexar el certificado médico de aptitud psicofísica y el resultado de la prueba de esfuerzo, realizada por un Centro Asistencial de nivel tres en atención de salud acreditado ante el Ministerio de Salud.

Artículo 15. *Función del piloto práctico.* Es la de asesorar al Capitán del buque en la maniobra de practicaje y no lo reemplaza en el mando del mismo.

Artículo 16. *Obligaciones del piloto práctico.* Los pilotos prácticos debidamente licenciados por la Autoridad Marítima Nacional, cumplirán las siguientes obligaciones:

1. Desarrollar la actividad marítima de practicaje en la jurisdicción específica de una Capitanía de Puerto que le autorice la Autoridad Marítima Nacional, 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, así como la protección del medio 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 practicaje;
  - 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. Informar al Capitán de la nave los posibles riesgos que puedan presentarse durante la maniobra.

5. Acatar las disposiciones de la Autoridad Marítima Nacional, así como las instrucciones y/o recomendaciones del Capitán de Puerto o de su representante en lo referente a la actividad marítima de practicaje.

6. Atender, como experto reconocido, el entrenamiento y las consultas que le efectúe el aspirante a piloto práctico y el piloto práctico para cambio de categoría y/o de jurisdicción en desarrollo del entrenamiento de practicaje, previo cumplimiento de los requisitos exigidos para el efecto.

7. No obstaculizar, impedir o negarse a realizar el entrenamiento de practicaje, y/o la práctica del examen de competencia en maniobras de practicaje.

8. Reportar a la Capitanía de Puerto las fallas o daños a las ayudas a la navegación.

9. Comunicar a la estación de control de tráfico marítimo local, a la capitanía de puerto y al terminal portuario respectivo, por los canales VHF marino autorizados, el inicio y término de la maniobra o cualquier tipo de emergencia.

Artículo 17. *Informe de cancelación.* Cuando el piloto práctico cancele la maniobra de practicaje, debe dejar constancia escrita en la Capitanía de Puerto y en la Agencia Marítima, de los antecedentes y las causas, dentro de las ocho (8) horas siguientes a la toma de su decisión.

Artículo 18. *Procedimientos complementarios del piloto práctico.* Antes de iniciar la maniobra el piloto práctico deberá solicitar al Capitán del buque, información completa acerca del buen estado de funcionamiento del buque, 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.

Los siguientes son los procedimientos complementarios que debe seguir el piloto práctico: Efectuar el análisis de la navegación en coordinación con la Capitanía de Puerto, cuando se vaya a prestar la actividad marítima de practicaje en canales de acceso nuevos.

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

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

3. Llevar en forma permanente equipo portátil de comunicaciones VHF marino en el canal establecido para comunicación de las actividades marítimas del puerto, para establecer contacto con personal de mar y tierra, cuando se requiera.

Artículo 19. *Estado de embriaguez y sustancias psicotrópicas.* El Capitán del buque puede abstenerse de admitir a bordo al piloto práctico que se presente en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias psicotrópicas. De inmediato solicitará a la Agencia Marítima su reemplazo y dentro de las doce (12) horas siguientes presentará la respectiva protesta a la Capitanía de Puerto informando lo sucedido.

Artículo 20. *Facultades del piloto práctico según su categoría.* El piloto práctico, según su categoría está facultado para desempeñar la actividad marítima de practicaje, en la jurisdicción específica de una

Capitanía así: (correspondía al art. 25 se cambia el orden de las categorías de menor a mayor) nueva resol. art. 17.

1. Segunda categoría: en buques hasta 10.000 T.R.B.

2. Primera categoría: en buques hasta 50.000 T.R.B.

3. Maestro. Todo tipo de buques, sin limitación por su tamaño o tonelaje.

Artículo 21. *Restricción en la prestación del servicio público de practicaje marítimo.* El piloto práctico deberá prestar el servicio de practicaje ordinariamente en la jurisdicción específica de una Capitanía de Puerto para la cual deberá tener licencia expedida por la Autoridad Marítima Nacional, sin perjuicio de que pueda obtener licencia para una segunda jurisdicción.

Parágrafo. La Autoridad Marítima Nacional por solicitud motivada de una empresa de practicaje o bien para garantizar la prestación del servicio, el entrenamiento de aspirantes a piloto práctico, de pilotos prácticos por cambio de categoría y/o de jurisdicción, podrá autorizar transitoriamente a un piloto práctico para desempeñarse en una jurisdicción diferente de aquella en la que ordinariamente desarrolla su actividad.

La empresa de practicaje asume la responsabilidad frente a terceros por el desempeño de los pilotos prácticos a su servicio cuando dicho servicio se preste transitoriamente en los diferentes terminales portuarios de la jurisdicción de una Capitanía de Puerto.

Artículo 22. *Asesoría de piloto práctico.* La maniobra marítima de practicaje que realice un buque será ejecutada bajo la asesoría de un piloto práctico con licencia vigente expedida por la Autoridad Marítima Nacional. Cuando en desarrollo de la maniobra de practicaje, el buque sufra un accidente o siniestro marítimo, el piloto no podrá desembarcar hasta tanto se hayan agotado todos los medios de salvamento, o el Capitán del buque decida el abandono de éste.

Artículo 23. *Piloto práctico para jurisdicción diferente.* El piloto práctico con licencia vigente podrá solicitar licencia en la misma categoría para desarrollar la actividad de practicaje en una jurisdicción diferente cumpliendo los siguientes requisitos:

1. Presentar solicitud ante la Autoridad Marítima Nacional, indicando la empresa de practicaje con la cual desarrollará la actividad en la nueva jurisdicción.

2. Presentar la licencia vigente de piloto práctico maestro, de primera o de segunda categoría.

3. Acreditar el desempeño durante tres (3) años o más, como piloto práctico en la jurisdicción actual, con la realización mínima del número de maniobras que la Autoridad Marítima Nacional determine de acuerdo con las condiciones de cada puerto o jurisdicción, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 23 de la presente resolución.

4. Efectuar el número mínimo de maniobras de entrenamiento que determine la autoridad marítima entre diurnas y nocturnas en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto para la cual solicita la licencia, exceptuando las jurisdicciones de Tumaco y Coveñas, cuyo número de maniobras es el establecido en el artículo 19 de acuerdo con cada categoría.

5. Allegar certificación de la Capitanía de Puerto, en la cual conste la hora, el número de maniobras en entrenamiento y el tonelaje de los buques.

6. Aprobar el examen de competencia que realiza la Junta Examinadora al término de las maniobras de entrenamiento.

7. Presentar recibo de pago por concepto de expedición de la nueva licencia.

Artículo 24. *Numero de maniobras por puerto.* La Autoridad Marítima Nacional determinará el número de maniobras de practica que deben realizar los aspirantes a piloto práctico, los pilotos prácticos por cambio de categoría y para jurisdicción diferente, para cada uno de los puertos dependiendo del tráfico marítimo.

Artículo 25. *Requisitos.* Para obtener la licencia de piloto práctico de segunda categoría y por cambio de categoría, el interesado directamente o por intermedio de una empresa de practica inscrita ante la Autoridad Marítima Nacional y con licencia vigente deberá cumplir los siguientes requisitos:

**1. Aspirantes a piloto práctico de segunda categoría**

*A. Para oficiales navales en retiro:*

1. Diligenciar el formato que expide la Autoridad Marítima Nacional para el efecto.
2. Aprobar la evaluación de admisión efectuada por la Capitanía de Puerto en la fecha que fije la Autoridad Marítima Nacional.
3. Allegar certificado expedido por la Escuela Naval Almirante Padilla o una institución debidamente acreditada ante la Autoridad Marítima Nacional, en el cual conste la idoneidad en el idioma inglés técnico marítimo.
4. Presentar copia de la Licencia de Navegación, como Oficial de Puente de Altura Categoría "A" y/o su equivalente.
5. Acreditar la afiliación a una Administradora de Riesgos Profesionales (A.R.P.) o una Empresa Prestadora de Salud (E.P.S.) o al Sistema de Salud de las Fuerzas Militares.
6. Presentar el original de una póliza de seguro de vida.
7. Diligenciar el formato médico de aptitud psicofísica.
8. Completar satisfactoriamente el número de maniobras en entrenamiento de practica en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto para la cual aspira obtener la licencia, de conformidad con las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional.
9. Allegar certificación de la Capitanía de Puerto donde conste la hora, el número de maniobras en entrenamiento y el tonelaje de los buques.
10. Aprobar el examen de competencia que realiza la Junta Examinadora al término de las maniobras de entrenamiento.
11. Acreditar, como mínimo, el grado de Teniente de Navío del Cuerpo Ejecutivo en las especialidades de Superficie o Submarinos.
12. Acreditar un tiempo de embarco de cuatro (4) años mediante el certificado expedido por la Dirección de Personal de la Armada Nacional.
13. Presentar el recibo de pago por concepto de la expedición de la licencia.

*B. Para los oficiales de la Armada Nacional del cuerpo ejecutivo en las especialidades de superficie o submarinos en servicio activo:*

1. Diligenciar el formato que expide la Autoridad Marítima Nacional para el efecto.
2. Acreditar como mínimo el grado de Teniente de Navío del Cuerpo Ejecutivo en las especialidades de Superficie o Submarinos.
3. Acreditar un tiempo de embarque de cuatro (4) años, mediante certificado expedido por la Dirección de Personal de la Armada Nacional.
4. Allegar certificado expedido por la Escuela Naval Almirante Padilla o una institución debidamente reconocida ante la autoridad competente, en el cual conste la idoneidad en el idioma inglés técnico marítimo.

5. Presentar copia de la Licencia de Navegación, como Oficial de Puente de Altura.

6. Completar satisfactoriamente el número de maniobras en entrenamiento de practica en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto para la cual aspira obtener la licencia, de conformidad con las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional.

7. Diligenciar el formato médico de aptitud psicofísica.

8. Allegar certificación de la Capitanía de Puerto donde conste la hora, el número de maniobras y tonelaje de los buques.

9. Aprobar el examen de competencia que realiza la Junta Examinadora al término de las maniobras de entrenamiento.

*C. Para los oficiales mercantes:*

1. Diligenciar el formato que expide la Autoridad Marítima Nacional para el efecto.
2. Aprobar la evaluación de admisión efectuada por la Capitanía de Puerto en la fecha que fije la Autoridad Marítima Nacional.
3. Acreditar la afiliación a una Administradora de Riesgos Profesionales (A.R.P.) o una Empresa Prestadora de Salud (EPS) u otro Sistema de Salud.
4. Presentar el original de una póliza de seguro de vida.
5. Presentar copia de la licencia de Navegación como Oficial de Puente de Altura Categoría "A" o Primer Oficial de Puente o su equivalente.
6. Allegar certificado expedido por la Escuela Naval Almirante Padilla o una institución debidamente reconocida ante la autoridad competente, en el cual conste la idoneidad en el idioma inglés técnico marítimo.
7. Diligenciar el formato médico de aptitud psicofísica.
8. Acreditar el desempeño a bordo como Oficial de Puente por más de cuatro (4) años en buques superiores a 2.000 TRB.
9. Completar satisfactoriamente el número de maniobras en entrenamiento de practica en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto para la cual aspira obtener la licencia, de conformidad con las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional.
10. Allegar certificación de la Capitanía de Puerto donde conste la hora, el número de maniobras en entrenamiento y el tonelaje de los buques.
11. Aprobar el examen de competencia que realiza la Junta Examinadora al término de las maniobras de entrenamiento.
12. Presentar el recibo de pago por concepto de la expedición de la licencia.

**2. Piloto práctico de segunda a primera categoría**

- a) Diligenciar el formato que expide la Autoridad Marítima Nacional para el efecto;
- b) Presentar licencia de piloto práctico de segunda categoría;
- c) Acreditar la Afiliación a una Administradora de Riesgos Profesionales (A.R.P.), una Empresa Prestadora de Salud (EPS) o al Sistema de Salud de las Fuerzas Militares u otro Sistema de Salud;
- d) Presentar el original de una póliza de seguro de vida;
- e) Allegar certificación de la Capitanía de Puerto, en la cual conste su buen desempeño como piloto práctico de segunda categoría en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto para la cual aspira a obtener la licencia de primera categoría durante un periodo no inferior a tres (3) años;

f) Completar satisfactoriamente el número de maniobras en entrenamiento de practica en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto para la cual aspira obtener la licencia, de conformidad con las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional;

g) Acreditar la ejecución de un número mínimo de maniobras en el puerto actual, de conformidad con las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional;

h) Allegar certificación de la Capitanía de Puerto en la cual conste la hora, el número de maniobras en entrenamiento y el tonelaje de los buques;

i) Aprobar la evaluación práctica que realiza la Junta Examinadora al término de las maniobras de entrenamiento;

j) Presentar el recibo de pago por concepto de la expedición de la licencia.

### 3. Piloto práctico de primera categoría a maestro

a) Diligenciar el formato que expide la Autoridad Marítima Nacional para el efecto;

b) Acreditar la Afiliación a una Administradora de Riesgos Profesionales (A.R.P.) una Empresa Prestadora de Salud (EPS) o al Sistema de Salud de las Fuerza Militares u otro Sistema de Salud;

c) Presentar el original de una póliza de seguro de vida;

d) Presentar licencia de piloto práctico de primera categoría;

e) Allegar certificación de la Capitanía de Puerto, en la cual conste su desempeño como piloto práctico de primera categoría en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto para la cual aspira a obtener la licencia de categoría maestro durante un período no inferior a cinco (5) años;

f) Completar satisfactoriamente el número de maniobras en entrenamiento de practica en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto para la cual aspira obtener la licencia, de conformidad con las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional;

g) Acreditar la ejecución de un número mínimo de maniobras en el puerto actual, de conformidad con las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional;

h) Allegar certificación de la Capitanía de Puerto, en la cual conste la hora, el número de maniobras en entrenamiento y el tonelaje de los buques.

i) Aprobar la evaluación práctica que realiza la Junta Examinadora al término de las maniobras de entrenamiento;

j) Presentar el recibo de pago por concepto de la expedición de la licencia.

Artículo 26. *Inhabilidades e incompatibilidades de la actividad marítima de practica.* Se entienden incorporadas a la presente Ley además de las inhabilidades e incompatibilidades previstas en la Constitución Política y en la ley, las siguientes:

#### 1. Inhabilidades:

a) Haber sido condenado por delito sancionado con pena privativa de la libertad por el tiempo que dure ésta;

b) Hallarse en interdicción judicial;

c) Tener suspendida o cancelada la licencia de piloto práctico por la Autoridad Marítima Nacional;

d) Padecer de incapacidad física o mental transitoria o permanente que comprometa el desempeño seguro de la actividad de practica;

e) Presentar documentación falsa o adulterada.

#### 2. Incompatibilidades: *Ejercer en forma simultánea:*

a) La actividad de agente marítimo, operador de remolcador o amarrador;

b) El cargo de Inspector del Estado Rector del Puerto;

c) El piloto práctico oficial en servicio activo, la prestación de la actividad en empresas de practica;

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

Artículo 27. *Ejercicio de la actividad marítima de practica.* Los pilotos prácticos de cualquier categoría que suspendan el ejercicio de la actividad por un periodo igual o superior a (12) meses, deberán realizar un número mínimo de maniobras que será determinado por la Autoridad Marítima Nacional para volver a ejercer la actividad,

## CAPITULO V

### De la licencia de piloto práctico

Artículo 28. *Obligatoriedad de la licencia.* Para desarrollar la actividad marítima de practica es indispensable tener la licencia como piloto práctico en la categoría que corresponda, expedida por la Autoridad Marítima Nacional para una jurisdicción específica.

Artículo 29. *Vigencia de la licencia.* La licencia como piloto práctico, cualquiera que sea su categoría, tendrá una vigencia máxima de tres (03) años y con un mínimo de treinta (30) días de antelación al cumplimiento del plazo de vencimiento el interesado deberá tramitar su renovación.

Artículo 30. *Valor de la licencia.* La licencia de piloto práctico tendrá un valor de dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

## CAPITULO VI

### De los pilotos prácticos oficiales

Artículo 31. *Oficiales navales en servicio activo.* La Autoridad Marítima Nacional nominará y autorizará, en coordinación con el Comando de la Armada, a los Oficiales de la Armada Nacional en servicio activo del Cuerpo Ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente Ley para efectuar maniobras de practica como pilotos prácticos oficiales, en los siguientes casos:

1. Para garantizar la prestación del servicio público de practica.

2. Por motivos de orden público o de seguridad nacional.

Parágrafo 1°. Excepcionalmente y sólo para los casos establecidos en el presente artículo, mientras un número suficiente de oficiales de la Armada Nacional en servicio activo del cuerpo ejecutivo de las especialidades de superficie o submarinos, cumplen los requisitos establecidos en la presente Resolución para desempeñarse como pilotos prácticos oficiales en las jurisdicciones que se requiera, la Autoridad Marítima Nacional podrá contratar oficiales en uso de buen retiro con licencia vigente y que no tengan vinculación laboral con una empresa de practica.

Parágrafo 2°. Al pasar a la condición de retiro del servicio activo de la Armada Nacional, el piloto práctico oficial para continuar ejerciendo la actividad de piloto práctico, deberá diligenciar ante la Autoridad Marítima Nacional la licencia de piloto práctico particular

## CAPITULO VII

### De los permisos especiales de practica

Artículo 32. *Permiso especial para entrada y salida de puerto sin piloto practico.* El Capitán o Patrón de un buque de bandera colombiana-

na de arqueo igual o superior a doscientas (200) T.R.B y hasta mil (1.000) T.R.B., a través de la empresa marítima o de su armador, podrá obtener el permiso especial para entrada y salida de puerto sin piloto práctico bajo su responsabilidad, de acuerdo con el permiso de operación que expida la Autoridad Marítima Nacional a dicha empresa, siempre y cuando el Capitán o Patrón, haya entrado a puerto mínimo dos (2) veces con piloto práctico.

Artículo 33. *Requisitos.* Para obtener o renovar el permiso especial para entrar y salir de puerto sin piloto práctico, así como, para 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 expide la Autoridad Marítima Nacional.

2. Tener la empresa marítima propietaria de la nave el permiso de operación expedido por la Autoridad Marítima Nacional.

3. Presentar recibo de pago por concepto de la expedición del permiso especial para navegación de practicaje.

4. Copia de la licencia de navegación o su equivalente como:

- a) Capitán de Altura;
- b) Capitán Regional Categoría B restringida;
- c) Capitán Regional Categoría C;
- d) Patrón Regional;
- e) Capitán de Pesca de Altura categoría B,
- f) Capitán de Pesca Regional categoría B restringida.
- g) Patrón de Pesca Regional.

Artículo 34. *Vigencia del permiso especial para entrar y salir de puerto sin piloto práctico.* El permiso especial para entrar y salir de puerto sin piloto práctico, en la jurisdicción específica autorizada por la Autoridad Marítima Nacional tendrá una vigencia máxima de tres (3) años. El permiso especial se mantendrá vigente siempre que se conserven las condiciones iniciales que permitieron su expedición. Con un mínimo de treinta (30) días de antelación al vencimiento del permiso, el Capitán o Patrón deberá tramitar su renovación.

Parágrafo. A excepción de los oficiales egresados de la Escuela Naval "Almirante Padilla", la evaluación teórica para obtener el permiso especial para entrada y salida de puerto se realizará con base en el *pénsum* del curso de marinería y navegación que tengan los centros de formación debidamente acreditados ante la Autoridad Marítima Nacional.

Artículo 35. *Valor del permiso especial.* El permiso especial para navegación de practicaje tendrá un valor de un (1) salario mínimo legal mensual vigente.

## CAPITULO VIII

### Del entrenamiento de aspirantes a piloto práctico y pilotos por cambio de categoría

Artículo 36. *Autorización para entrenamiento de practicaje.* Para autorizar el entrenamiento de practicaje para la jurisdicción específica de una Capitanía de Puerto el aspirante a piloto práctico o el piloto práctico por cambio de categoría debe cumplir los requisitos establecidos en el artículo 25 de la presente ley.

Bajo ninguna circunstancia la Autoridad Marítima autorizará a un aspirante a piloto práctico o un piloto práctico para cambio de categoría y/o de jurisdicción el entrenamiento en forma simultánea para dos (2) o más jurisdicciones.

Artículo 37. *Características de los buques designados.* Los buques designados por el Capitán de Puerto para efectos del entrenamiento de

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 2.000 T.R.B. hasta 10.000 T.R.B.

2. Para piloto práctico de primera categoría: buques superiores a 10.000 TRB y hasta 50.000 T.R.B.

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

Artículo 38. *Procedimiento para el entrenamiento de practicaje.* La Autoridad Marítima Nacional determinará las condiciones que debe cumplir previamente el aspirante a piloto práctico y el piloto práctico por cambio de categoría y/o de jurisdicción, así como el procedimiento para llevar a cabo el entrenamiento de practicaje.

Artículo 39. *Finalización del entrenamiento de practicaje.* Se considera finalizado el entrenamiento de practicaje cuando se cumplan los siguientes requisitos:

1. Se expida el certificado de finalización del entrenamiento de practicaje por parte de la Capitanía de Puerto, en el cual conste la ejecución del número de maniobras señalado para cada categoría en el artículo 25 de la presente ley.

2. Se apruebe la evaluación práctica, que realiza la Junta Examinadora con una calificación igual o superior a ocho punto cero (8.0) sobre diez punto cero (10.0) por cada maniobra.

Parágrafo. Las maniobras que se efectúen en buques que no correspondan al tonelaje establecido para cada categoría no serán registradas por la Capitanía de Puerto.

Artículo 40. *Práctica de nuevas evaluaciones.* La Autoridad Marítima Nacional determinará los requisitos y condiciones en que el aspirante a piloto práctico, el piloto práctico por cambio de categoría y/o de jurisdicción, deban cumplir para la práctica de nuevas evaluaciones.

## CAPITULO IX

### De la junta examinadora y de la evaluación práctica

Artículo 41. *Nombramiento junta examinadora y designación del buque.* El Capitán de Puerto nombra los integrantes de la Junta Examinadora y fijará fecha y hora para la realización de la evaluación práctica, la cual deberá diligenciarse en el formato y condiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional.

Artículo 42. *Composición de la junta examinadora.* La Junta Examinadora estará integrada por tres (3) personas así:

1. El Capitán de Puerto o el representante de la Capitanía de Puerto, quien será 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 un Capitán de Altura que se haya desempeñado como Capitán de buque.

2. Un Capitán de Altura licenciado por la Autoridad Marítima Nacional, que se haya desempeñado como Capitán de buque por un período no inferior a tres (3) años.

3. Un piloto práctico de igual o superior categoría a la del examinado, que podrá ser o no el titular de la maniobra.

Parágrafo. La Autoridad Marítima Nacional podrá designar una nueva Junta examinadora si considera que en un caso particular es necesario acudir a un segundo calificador, en todo caso no podrá ser designada más de una Junta examinadora para cada caso.

## CAPITULO X

**Del control de la actividad marítima de practica**

Artículo 43. *Control de la actividad marítima de practica*. El control de la actividad marítima de practica a nivel local corresponde a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción.

El Capitán de Puerto llevará el control de los pilotos prácticos y de las empresas de practica y emitirá las instrucciones o recomendaciones pertinentes con el fin de garantizar en forma segura la prestación de este servicio público, la seguridad de la navegación, de las tripulaciones y la prevención de contaminación del medio marino.

Artículo 44. *Registro de licencias y control de maniobras de practica*. Una vez expedida la licencia del piloto práctico, la Capitanía de Puerto registrará tal hecho en el libro de control de pilotos prácticos. El control de maniobras de practica efectuadas, se hará con base al formato que expide la Autoridad Marítima Nacional, el cual debe ser entregado en la Capitanía de Puerto dentro de las veinticuatro (24) horas hábiles siguientes a la terminación de la maniobra y estar firmado por el Capitán de la nave.

En el Libro de Control de Pilotos se registrará además 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 practica, consignando la siguiente información:
    - a) Datos del buque
      1. Nombre.
      2. Bandera.
      3. Tonelaje.
    - b) Fecha y hora de la maniobra;
    - c) Novedades.
- Artículo 45. *Certificado médico de aptitud psicofísica*. Todos los pilotos prácticos deben presentar anualmente ante la Capitanía de Puerto el certificado médico de aptitud psicofísica, practicado por una entidad acreditada por el Ministerio de Salud, en el cual conste que posee la condición y aptitud psicofísica para el normal desempeño de sus funciones tales como:
- a) Agudeza visual;
  - b) Capacidad auditiva;
  - c) Capacidad de distinguir colores;
  - d) Facultad del habla;
  - e) No presentar falta o limitación motriz de miembros superiores o inferiores;
  - f) Otros, que el médico considere pertinentes.

Los pilotos prácticos con edad igual o superior a sesenta (60) años además deben presentar los resultados satisfactorios de la prueba de esfuerzo, realizada por un Centro Asistencial de nivel tres en atención de salud acreditado ante el Ministerio de Salud.

Artículo 46. *Clasificación de aptitud psicofísica*. 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.
4. No aptos definitivamente.
- 5.

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

## CAPITULO XI

**De las empresas de practica y de la licencia de explotación comercial**

Artículo 47. *Autorización e inscripción de las empresas de practica*. La Autoridad Marítima Nacional, es la entidad competente para autorizar y registrar las empresas de practica legalmente constituidas que cumplan con los requisitos estipulados en la presente ley.

Artículo 48. *Función de las empresas de practica*. Es función de las empresas de practica, desarrollar la actividad marítima de practica en la jurisdicción o jurisdicciones autorizadas por la Autoridad Marítima Nacional.

Artículo 49. *Requisitos para expedición, registro, renovación y/o ampliación de la licencia de explotación comercial*. Para efectos de expedir, registrar, renovar y/o ampliar la licencia de explotación comercial para las jurisdicciones diferentes a la inicialmente autorizada, el interesado por intermedio de la Capitanía de Puerto respectiva debe diligenciar el formato que expide la Autoridad Marítima Nacional para el efecto acompañado de los siguientes documentos: Certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio donde conste que su objeto social es la prestación de la actividad marítima de practica, con fecha de expedición no superior a diez (10) días.

1. Relación de los equipos para prestar en forma eficiente y segura el servicio.
2. Fotocopia de la licencia de comunicaciones expedida por la autoridad competente.
3. Relación de pilotos prácticos al servicio de la empresa y del personal administrativo, el cual debe ser suficiente en número para atender las necesidades de la sociedad, 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. Estatutos Internos de la empresa.
6. Recibo de pago por concepto de expedición de la licencia.

Parágrafo. Los estatutos internos de las empresas de practica deberán estar en concordancia con lo dispuesto en la presente ley para poder acceder a la licencia de explotación comercial.

Artículo 50. *Obligaciones de las empresas de practica*. Las empresas de practica debidamente autorizadas mediante licencia de explotación comercial, tendrán las siguientes obligaciones:

1. Operar exclusivamente con pilotos prácticos que posean la licencia vigente y para la categoría en que estén capacitados, expedida por la Autoridad Marítima Nacional para la respectiva jurisdicción.

2. Prestar la actividad marítima de practica en forma continua,

3. Efectuar el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico oficiales y particulares y los pilotos prácticos por cambio de categoría y/o de jurisdicción, dando todas las facilidades para el mismo, una vez sean autorizados por la Autoridad Marítima Nacional.

4. Realizar el transporte de los pilotos prácticos de la empresa y de los aspirantes a piloto práctico o pilotos por cambio de categoría y/o de jurisdicción, a quienes se les haya autorizado el entrenamiento, en embarcaciones que cumplan con las normas de seguridad, navegabilidad y características que establezca la Autoridad Marítima Nacional, sin perjuicio de que pueda contratarse dicho servicio con una empresa dedicada al suministro de lanchas para el transporte de pilotos.

5. Suministrar información oportuna y veraz a la Capitanía de Puerto de la Jurisdicción, sobre la ocurrencia de novedades que se presenten en desarrollo de la actividad por cualquiera de los pilotos de la empresa.

La negativa a efectuar entrenamiento o 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 la presente ley.

Artículo 51. *Estación de pilotos.* Toda empresa de practica 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 público de practica marítimo.

Artículo 52. *Equipo de la estación de pilotos.* Toda estación de pilotos, deben contar con el siguiente equipo, elementos e información:

1. Radios VHF marino multicanal.
2. Teléfono, fax y computador con acceso a internet.
3. Lista de las diferentes Autoridades vinculadas con las actividades propias del puerto.
4. Copia de la normatividad nacional vigente sobre la actividad y servicio de practica.
5. Cartas de navegación, del canal de acceso, zonas de fondeo y atraque actualizadas.
7. Convenio sobre Reglamentación Internacional para prevenir los abordajes Colreg/72 ratificado mediante la Ley 13 de 1981.
7. Tabla de mareas y reporte meteorológico diario.
8. Las demás normas aplicables que se profieran a nivel nacional e internacional previo su trámite de ratificación.

Artículo 53. *Reportes estación de tráfico marítimo.* El piloto práctico una vez esté a bordo del buque, deberá reportarse a la estación de control de tráfico marítimo local y a la Capitanía de Puerto para informar el inicio y término de la maniobra o para reportar cualquier tipo de emergencia.

Artículo 54. *Obligatoriedad de licencia de explotación comercial.* Para desarrollar la actividad marítima de practica es indispensable tener la licencia de explotación comercial vigente como empresa de practica, expedida por la Autoridad Marítima Nacional para jurisdicciones específicas de las Capitanías de Puertos específicas.

Artículo 55. *Vigencia de la licencia de explotación comercial.* La licencia como empresa de practica, tendrá una vigencia de tres (3)

años, y antes de cumplirse el plazo de vencimiento el Representante Legal deberá tramitar su renovación.

Artículo 56. *Valor de la licencia de explotación comercial.* El valor de la licencia de explotación comercial por primera vez, por renovación o ampliación, es de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

## CAPITULO XII

### De las medidas de seguridad

Artículo 57. *Uso de remolcadores.* El uso de remolcadores en las maniobras de practica en cuanto a su número y potencia será determinado por el Capitán de la nave asistida con base en las características del buque, las condiciones meteorológicas y oceanográficas prevalecientes y las del área y puerto de maniobra.

Artículo 58. *Embarque y desembarque de pilotos prácticos.* Las áreas de embarque y desembarque de los pilotos prácticos serán fijadas por la Capitanía de Puerto respectiva.

Para el embarque y desembarque del piloto práctico y por el riesgo que para su seguridad personal implica tener que hacerlo en mar abierto, con naves en movimiento, se debe dar estricto cumplimiento a las regulaciones nacionales e internacionales sobre la materia en especial, al Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar SOLAS 74/78 (Capitulo V Regla 17) y la Circular OMI-MSC - 568 "Medios para el embarco y trasbordo de prácticos".

Artículo 59. *Empresas dedicadas al suministro de lanchas para el transporte de pilotos prácticos.* Las empresas que presten el servicio de transporte de pilotos prácticos, deberán estar autorizadas e inscritas ante la Capitanía de Puerto de la jurisdicción correspondiente y sus embarcaciones deberán cumplir con las especificaciones técnicas consagradas en las normas vigentes y en las disposiciones que para el efecto expida la Autoridad Marítima Nacional.

Artículo 60. *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 Nacional.

Artículo 61. *Prevención de la contaminación y protección del medio marino.* Durante el desarrollo de la maniobra de practica, el piloto práctico velará por el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, Marpol 73/78, ratificado mediante la Ley 12 de 1981, así como las demás normas nacionales vigentes sobre la materia.

## CAPITULO XIII

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

Artículo 62. *Facultad disciplinaria.* Es la competencia que tiene la Autoridad Marítima Nacional para sancionar por acción u omisión a quien contravenga la legislación vigente en lo relativo a la actividad marítima de practica.

Artículo 63. *Faltas disciplinarias.* Se consideran faltas disciplinarias del piloto práctico las siguientes:

1. El incumplimiento de la presente ley.
2. No concurrir al encuentro de la nave para prestar la actividad marítima de practica sin causa justificada o concurrir en estado sicofísico que no le permita desarrollar con seguridad la actividad.

3. No presentarse a la hora indicada para prestar la actividad marítima de practica sin causa justificada

4. La negligencia en la prestación de la actividad marítima de practica.

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, el aspirante a piloto o el piloto práctico en entrenamiento.

Artículo 64. *Sanciones.* Las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción a cualquiera de las normas citadas en la presente ley se aplicarán 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 marítima de practica.

#### CAPITULO XIV

##### Disposiciones finales

Artículo 65. *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 66. *Devolución de licencias.* El piloto práctico y la empresa de practica deberán devolver las licencias expedidas por la Autoridad Marítima Nacional, cuando se les expida una nueva licencia para la misma jurisdicción o cuando mediante acto administrativo se cancele la autorizada.

Artículo 67. *Pérdida o deterioro de licencias.* En caso de pérdida o deterioro de las licencias, el piloto práctico o la empresa de practica deberán tramitar ante la Autoridad Marítima Nacional, el formato diligenciado para la expedición del duplicado, anexando el recibo de pago correspondiente.

Parágrafo. La expedición del duplicado de la licencia por pérdida o deterioro, tendrá un costo del cincuenta por ciento (50%) de la licencia original.

Artículo 68. *Terminales de operación técnica especial y nuevos.* La Autoridad Marítima Nacional determinará la forma en que se desarrolle la actividad marítima de practica, así como el entrenamiento de los pilotos prácticos que se requieran de acuerdo al tonelaje de los buques que arriban a las diferentes jurisdicciones, y en los terminales portuarios nuevos o de operación técnica especial.

Artículo 69. La Autoridad Marítima Nacional, recaudará directamente el valor por el servicio público de practica cuando se preste de manera excepcional con pilotos prácticos oficiales.

Artículo 70. *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.

Antonio Guerra de la Espriella,  
Senador de la República.

\* \* \*

#### PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

#### AL PROYECTO DE LEY NUMERO 224 DE 2000 SENADO, 59 DE 1999 CAMARA

*por la cual se desarrolla parcialmente el artículo 44 de la Constitución Política para garantizar la vida, la integridad física y la recreación del niño expuesto al riesgo por el manejo de artículos pirotécnicos o explosivos.*

Doctor

EDGAR JOSE PEREA ARIAS

Honorable Senador

Presidente Comisión Séptima Constitucional Permanente

Senado de la República

E. S. D.

Señor Presidente, honorables Senadores:

En cumplimiento del encargo conferido por su señoría, me permito presentar ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 224 de 2000 Senado, 59 de 1999 Cámara, *por la cual se desarrolla parcialmente el artículo 44 de la Constitución Política para garantizar la vida, la integridad física y la recreación del niño expuesto al riesgo por el manejo de artículos pirotécnicos o explosivos*, en los siguientes términos:

#### Contenido de la iniciativa

El presente proyecto de ley tiene como objetivo fundamental la preservación de la vida, la integridad física y la recreación sana del niño expuesto al riesgo por la manipulación de artículos pirotécnicos o explosivos, sin llegar al extremo de privar de su fuente de trabajo a numerosas familias que viven de la fabricación y el uso de la pólvora, dentro de los parámetros legales propuestos por el Estado colombiano.

#### Justificación de la iniciativa

Legislar sobre un tema fundamental para la sociedad como la preservación de la vida y la integridad física, y la recreación de los niños expuestos al riesgo por la manipulación de artículos pirotécnicos es indudablemente una obligación del Congreso de la República.

El presente proyecto de ley, teniendo en cuenta las estadísticas de casos de quemaduras por el uso de la pólvora, artículos pirotécnicos y juegos artificiales muestran que el mayor número de quemados son menores de 12 años, que el grupo entre 5 y 9 años representa el 27.3% de quemados seguido por un grupo entre los 10 y 14 años con el 23%.

El presente proyecto no pretende prohibir la venta y manejo de la pólvora sino convertirlo en una práctica racional de manera que se proteja el derecho a la vida y a la integridad física de los ciudadanos y en especial de los menores de edad y al mismo tiempo permitir que esta actividad económica siga generando empleo a muchas familias colombianas bajo condiciones de mayor seguridad para los productores y expendedores y dentro de las normas y regulaciones prescritos por el Estado colombiano.

#### Proposición

En vista de la trascendencia del tema y sus proyecciones hacia el futuro del país, propongo a la honorable Comisión Séptima del Senado se apruebe en primer debate en el Senado de la República el presente proyecto de ley.

#### PLIEGO DE MODIFICACIONES

Por todo lo anteriormente expuesto propongo el siguiente pliego modificadorio:

El artículo 3º quedará así:

Artículo 3º. *El menor tiene derecho a ser protegido en su vida, integridad física y salud.* Los padres, bajo su responsabilidad, deben orientar a sus hijos y menores sobre la prohibición del uso de la pólvora con fines pirotécnicos, de recreación y con cualquier finalidad. Los padres y los niños participarán en los programas de prevención de

riesgos que organicen las autoridades municipales y otros estamentos del Estado.

El artículo 6° quedará así:

Artículo 6°. Se faculta a los alcaldes municipales y distritales para la creación, dentro de los seis (6) meses siguientes a la sanción de la presente ley, del fondo municipal para la prevención de accidentes generados por manejo y uso indebido de pólvora, artículos pirotécnicos y fuegos artificiales. El presente fondo se nutrirá de recursos provenientes de un porcentaje del impuesto de industria y comercio que cancelen los productores y los comercializadores de pólvora, artículos pirotécnicos y fuegos artificiales y de los impuestos que los municipios cobren a los expendedores ocasionales de estos productos. Corresponde a los alcaldes municipales y distritales establecer el porcentaje del impuesto de industria y comercio destinado al fondo, así como el funcionamiento y dirección de dicho fondo. Los recursos del fondo serán destinados exclusivamente a campañas de educación preventiva en el manejo y uso de la pólvora, artículos pirotécnicos y fuegos artificiales.

Artículo 11. Se suprime

El párrafo del artículo 16 quedará así:

Los representantes legales del menor afectado por quemaduras ocasionadas por el uso de artículos pirotécnicos, fuegos artificiales o globos, a quienes se les encontrase responsable por acción o por omisión de la conducta de aquél, estarán obligados a asistir a actividades educativas de promoción de la salud y prevención de las enfermedades por un espacio de 40 horas, programado por la autoridad correspondiente o, si se resiste a ello, a pagar pena de prisión por 24 horas.

Del señor presidente, con mi consideración.

*Fernando Vargas Mendoza*

Senador de la República,

Comisión Séptima Constitucional Permanente.

#### COMISION SEPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO

Santa Fe de Bogotá, D. C., a los siete (07) días del mes de junio de dos mil (2000)

En la presente fecha se autoriza la publicación en la *Gaceta del Congreso de la República*.

El Presidente,

*Edgar José Perea Arias.*

El Secretario,

*Eduardo Rujana Quintero.*

\* \* \*

#### PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

#### AL PROYECTO DE LEY NUMERO 225 DE 2000 SENADO

*por medio de la cual la Nación se asocia a los 200 años de la fundación del municipio de Sonsón.*

Respetados Senadores:

En cumplimiento de mis deberes de parlamentario he sido honrado con la designación que me hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Segunda del Senado para estudiar y rendir ponencia para primer debate del proyecto de ley anunciado, para lo cual solicito tener en cuenta las siguientes consideraciones:

Esta iniciativa de los honorables Senadores: Gabriel Zapata Correa, Luis Fernando Londoño Capurro y Aurelio Iragorri Hormaza y el honorable Representante Oscar Darío Pérez Pineda, es de gran trascendencia para el municipio de Sonsón, toda vez que el proyecto beneficia no sólo al municipio, sino que redundará en el desarrollo del departamento de Antioquia.

Sonsón se encuentra ubicado al suroriente del departamento de Antioquia, y cuenta con 49.000 habitantes, aproximadamente.

Actualmente su comunicación con Medellín se realiza por una carretera de 113 kilómetros que se encuentra pavimentada en su mayoría, con un faltante de 4 kilómetros aproximadamente, que se encuentra aún sin pavimentar, y que en este bicentenario sería importante que se tomaran cartas en el asunto para evitar el deterioro de esta importante vía.

Este proyecto de ley aparte de asociarse a la celebración de los 200 años del municipio, busca que se brinde mi reconocimiento a sus fundadores y a todos los que a través del tiempo han hecho de Sonsón un municipio próspero.

Para lograr el fortalecimiento del municipio es menester ayudar a transformarlo. Para eso el Proyecto de ley hace referencia en el mejoramiento de las vías de conexión de Sonsón con Medellín y con el resto del departamento, así como la construcción de obras tales como: la terminación del terminal de transportes, de la circunvalar, la construcción de la red de acueducto, y la construcción de 50 viviendas de interés social por parte del Inurbe; obras estas que son realmente importantes para el desarrollo del municipio.

El proyecto cuenta con cuatro (4) artículos, los cuales se centran en la construcción de dichas obras de infraestructura y que propongo a los honorables Senadores se dé total apoyo a esta importante iniciativa.

Teniendo en cuenta lo anterior, y una vez estudiada la viabilidad del texto del proyecto que nos ocupa, me permito presentar ponencia favorable y hago la siguiente proposición:

Dése primer debate al Proyecto de ley número 225 Senado de 2000 *por medio de la cual la Nación se asocia a los 200 años de la fundación del municipio de Sonsón.*

De los honorables Senadores,

*Antonio Guerra De la Espriella,*

Senador de la República.

#### TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 225 DE 2000 SENADO *por medio de la cual la Nación se asocia a los 200 años de la fundación del municipio de Sonsón.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. La Nación y el Congreso de Colombia se asocian a la celebración del bicentenario de fundación del municipio de Sonsón, departamento de Antioquia, y rinden reconocimiento a sus fundadores y a todos aquellos que le han dado lustre y brillo en sus 200 años de existencia, y a la vez se recuerdan los compromisos del Gobierno en los gastos de inversión del actual Plan de Desarrollo con el municipio, y concretamente con la terminación de la pavimentación de la carretera La Unión-Sonsón, y la construcción de la carretera Sonsón-La Pintada, esta última que unirá al municipio con la Gran Troncal de Occidente.

Artículo 2°. De conformidad con el artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, autorícese al Gobierno Nacional para concurrir a la finalidad de las siguientes obras de utilidad pública y de interés social en el municipio de Sonsón.

- Terminación de la terminal de transporte.
- Terminación de la circunvalar.
- Construcción de 50 viviendas de interés social por parte del Inurbe.
- Construcción de la línea de conducción del acueducto.

Artículo 3°. El Gobierno Nacional queda expresamente facultado para realizar los traslados presupuestales, elaborar los créditos y contracréditos para el cabal cumplimiento de la presente ley.

Artículo 4°. Esta ley rige desde la fecha de su promulgación.

*Antonio Guerra De la Espriella,*  
Senador de la República.

\* \* \*

### PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

#### AL PROYECTO DE LEY NUMERO 265 DE 2000 SENADO

*por la cual se dispone que el pueblo convoque una asamblea constituyente para reformar la Constitución Política de Colombia, con fundamento en el artículo 376 de la Constitución Política, nos permitimos rendir el presente informe.*

Santa Fe de Bogotá, D. C., 7 de junio de 2000

Doctora

CLAUDIA BLUM DE BARBERI

Presidenta

Comisión Primera Senado de la República

Ciudad

Señora Presidenta:

Ante el honroso encargo de actuar como ponentes en el Proyecto de ley número 265 de 2000 Senado, *por la cual se dispone que el pueblo convoque una asamblea constitucional para reformar la Constitución Política de Colombia, con fundamento en el artículo 376 de la Constitución Política*, nos permitimos rendir el presente informe.

#### Generalidades

La teoría constitucional ha clasificado las constituciones modernas en tres grandes categorías, acuerdo con la posibilidad que su misma normatividad ofrece para su reforma. En este sentido, existen constituciones pétreas, es decir, aquellas cuya modificación institucional es prácticamente imposible. Las rígidas, establecen mecanismos de reforma constitucional excepcionales, que buscan proteger la estabilidad del orden constitucional antes de dar primacía a la adaptación en el tiempo de las normas constitucionales. Finalmente, las flexibles, que consagran diversos y variados mecanismos para su propia reforma.

La realidad fáctica anterior a la expedición de la Constitución Política vigente, sirvió de fundamento para que el constituyente de 1991, considerara que era necesario dotar al nuevo régimen de instrumentos que permitieran esa "Flexibilización", considerada como necesaria por amplios sectores sociales, académicos y políticos.

Pero la variedad de los mecanismos de reforma constitucional que se introdujeron en la nueva Carta, no sólo tenían como particularidad la ampliación numérica de la gama, sino también, la introducción de

un elemento fundamental: la posibilidad –reconocida constitucionalmente– de que por iniciativa popular se produjeran reformas normativas superiores.

Y esta consideración parte de un aspecto que irradia gran parte de las normas constitucionales: en el Estado Social de Derecho, el rol del ciudadano, no se limita a la titularidad de una serie de derechos y garantías, sino que se extiende también a la participación en el ejercicio del poder, a través de mecanismos que trascienden la simple democracia representativa.

Se consolidan de esta forma los instrumentos de participación ciudadana como mecanismos para el control de la función administrativa, como instrumentos para accionar el aparato jurisdiccional del Estado, como medios para controlar los abusos del poder, como elementos novedosos en la vida de nuestros municipios y entidades territoriales y, adicionalmente, como recursos a través de los cuales se posibilita la reforma del ordenamiento jurídico, en todos sus órdenes.

Lo anterior implica que, la adaptación de las instituciones normativas a través de la iniciativa popular, parte de la posibilidad de que a través de ella se logre la reforma de reglamentos de naturaleza administrativa, de leyes en el sentido formal y material del término, y finalmente, de los mismos componentes de la Carta.

Y es que la consagración de esta posibilidad parecía implícita en el mandamiento popular que recibió la Asamblea Nacional Constituyente, cuando fueron, precisamente, su existencia y funciones originadas en el denominado "*Movimiento Estudiantil de la Séptima Papeleta*". Mal podría entonces la constituyente, apartarse de este mandamiento de reconocer que, bajo el marco del Estado Social de Derecho, la iniciativa popular en la función de formación normativa, también debía tener un marco constitucional de ejercicio.

#### Las posibilidades de reforma constitucional en el ordenamiento vigente

El texto constitucional aprobado en 1991, a diferencia del vigente hasta el momento, consagra en su título XIII, variados mecanismos que dan la posibilidad de que sus normas se adapten a la realidad social, política y económica de una sociedad y un Estado, que se caracterizan, cada vez más, por su esencial mutabilidad.

Se constitucionalizan así, mecanismos de reforma constitucional tales como la Asamblea Constituyente y el referendo, además de mantenerse el del acto legislativo como posibilidad de participación del encargado de la representación popular, en su tarea de constituyente derivado o secundario.

De otra parte, el mismo constituyente establece la posibilidad de que sea un legislador calificado –el estatutario– quien regule en general, el ejercicio de los mecanismos de participación ciudadana y, en particular, aquellos referentes a la modificación de la Carta Política, es decir, los dos primeros en la enumeración establecida por el título XIII.

En el ordenamiento jurídico vigente, la Ley 134 de 1994 –*estatutaria de los mecanismos de participación ciudadana*– establece la procedencia procedimental de estos novedosos instrumentos de reforma constitucional.

#### La Asamblea Nacional Constituyente

Establece el artículo 376 constitucional:

*"Mediante ley aprobada por mayoría de los miembros de una y otra Cámara, el Congreso podrá disponer que el pueblo en votación popular decida si convoca una Asamblea Constituyente con la competencia, el período y la composición que la misma ley determine.*

*“Se entenderá que el pueblo convoca la asamblea, si así lo aprueba, cuando menos, la tercera parte de los integrantes del censo electoral. La asamblea deberá ser elegida por el voto directo de los ciudadanos, en acto electoral que no podrá coincidir con otro. A partir de la elección, quedará en suspenso la facultad ordinaria del Congreso para reformar la Constitución durante el término señalado para que la asamblea cumpla sus funciones. La asamblea adoptará su propio reglamento”.*

Al reglamentar la norma constitucional transcrita, el legislador del 94 regula la iniciativa y convocatoria de la Asamblea Constituyente, el contenido de la ley de convocatoria, el control de constitucionalidad que, de oficio, debe ejercer la Corte en relación con el respectivo texto legal, y otros temas procedimentales de especial importancia. Surge entonces, dentro del marco de la institucionalidad vigente en nuestro país, la posibilidad —ya no extraconstitucional— de que el pueblo convoque una asamblea constituyente para reformar su Carta Política.

El mecanismo de la Asamblea constituyente se erige en una alternativa de reforma constitucional cuya naturaleza en su origen tiene sentido popular, pero que implica el ejercicio del poder constituyente por interpuesta persona —los dignatarios que conformen la Asamblea.

### El referendo constitucional

Por otra parte, el referendo constitucional —previsto por la Constitución Política y reglamentado, también, en la ley 134 de 1994—, como instrumento de participación ciudadana, supone el ejercicio del poder constituyente por parte del pueblo, en forma más directa. Se trata, sin duda, de una de las instituciones que mantienen una de las mayores vinculaciones posibles de los conceptos de soberanía popular y poder constituyente primario, ejercido directamente por el pueblo.

Sin embargo, en términos prácticos, la tarea de elaboración del cuestionario tendiente a la consulta de la opinión del pueblo sobre la adopción de una reforma constitucional, implica también, que el referendo lleva consigo una especie de “*intermediación*”, ejercida por aquellos que cumplan la función de elaborar los proyectos de normas constitucionales respectivas.

En tal sentido, la carga de racionalidad que se impone a todos aquellos que cumplan la función de redacción de los que, con la intervención popular, se constituirían en los nuevos textos constitucionales, debe interpretarse en forma inequívoca la voluntad popular.

### La necesidad de la reforma

Los hechos de corrupción política y administrativa al interior del Congreso de la República, de ocurrencia reciente, son tan sólo, pequeñas muestras de las imperfecciones de nuestro sistema político. Las causas de la crisis en la representatividad política son diversas y heterogéneas, y sus manifestaciones trascienden los graves hechos denunciados al interior del órgano parlamentario.

La conclusión sobre las posibles soluciones a las situaciones que se han presentado, debe ser el producto de un proceso racional y reflexivo que permita corregir el componente normativo de la problemática que tanto preocupa a tan diversos sectores. Debemos entonces, descartar la improvisación y el apresuramiento en la tarea de la elaboración de las soluciones normativas, propios del ímpetu que genera la indignación popular por los hechos que dieron lugar a la denominada “crisis política”.

Y es que no se pueden confundir la contundencia del mandato popular en el mensaje sobre la depuración de nuestro sistema, y el apoyo irrestricto a unas normas que padecen de muchas imperfeccio-

nes. Porque en concepto de quienes suscriben el presente informe, el mandato sobre la lucha contra la corrupción a cargo de las autoridades no requiere de refrendación popular, en el sentido de que las autoridades están instituidas para dar cumplimiento al principio de legalidad, —desde la concepción tradicional de la ley como expresión de la voluntad general—, el cual prohíbe las actuaciones de los funcionarios públicos y de los representantes del pueblo en aras de la satisfacción de sus intereses particulares y en detrimento de la realización del interés general.

El mensaje popular deberá ser interpretado entonces, como la necesidad urgente e importante de la modernización de los elementos normativos de nuestro sistema político, y desde esta perspectiva deberá ser interpretado por aquellos a quienes se confíe la redacción de las normas constitucionales que se van a someter a consideración popular.

### El camino de la reforma

La convocatoria a una Asamblea Constituyente surgió en su momento, como una de las alternativas institucionales cuya procedencia se ajusta integralmente a la Carta Política y a la Ley Estatutaria de los mecanismos de participación ciudadana.

Con todo, los ponentes del presente informe consideran que el camino más adecuado para obtener una reforma política eficaz, es aquel que implique la apertura de importantes espacios de concertación donde participen todas las fuerzas políticas sin exclusionismos ni marginalizaciones, para no repetir las experiencias dolorosas del pasado.

Los hechos recientes en relación con las posibles salidas institucionales al trámite de una reforma, son el camino apto para lograr la unión de voluntades y la consolidación de propósitos comunes en aspectos que parecen compartidos por cada día más colombianos. La modificabilidad del texto de referendo de origen gubernamental, aducida por el mismo Gobierno Nacional, se dirige en el camino de una reforma que produzca más adhesiones y consensos, que divergencias y enfrentamientos.

A juicio de los ponentes, la convocatoria a una Asamblea Constituyente, lleva consigo el riesgo de la alternación, modificación, supresión, o inclusión de instituciones constitucionales, que no refleje el consenso ciudadano y que, por el contrario generen situaciones de desunión y confrontación.

De otra parte, la amplitud del mandato que sugiere el proyecto en relación con los propósitos a cumplir por la Asamblea que se convoque, implica el riesgo de la dispersión de los esfuerzos y voluntades en la corrección de uno de los principales males que nos aqueja: la corrupción política.

Quienes suscriben el presente informe de ponencia no desconocen la importancia de dar soluciones adecuadas a la problemática de la violencia y la pobreza —los otros dos horizontes funcionales de la Asamblea que se propone—. Sin embargo, el componente normativo de las causas que la originan, es relativamente reducido en relación con los resultados que puede llevar consigo una reforma constitucional que ataque el fenómeno de la corrupción y depure nuestro sistema político.

De otra parte, la realización actual de un proceso de paz, llevará consigo en su culminación, la elaboración de reformas normativas que ajusten el ordenamiento constitucional a las nuevas instituciones manifiesten el consenso de todos los colombianos. Por lo tanto, una anticipación de gran parte de la agenda propia de la negociación, que

seguramente será sometida a consideración popular al momento del esperado feliz término del proceso de paz, resultaría improcedente y generaría una inseguridad jurídica y una inestabilidad institucional especialmente innecesarias e injustificadas, en este complejo momento de la historia colombiana.

**Proposición**

Con base en lo expuesto en el presente informe de ponencia y de conformidad con lo establecido en el reglamento del congreso, particularmente en el artículo 157 de la Ley 5ª de 1992, los abajo firmantes proponemos a los miembros de la Comisión Primera del Senado de la República, se proceda al archivo del Proyecto de ley 265 de 2000 Senado, *por la cual se dispone que el pueblo convoque una asamblea constituyente para reformar la Constitución Política de Colombia con fundamento en el artículo 376 de la Constitución Política.*

Cordialmente,

*Juan Martín Caicedo Ferrer, Jesús Angel Carrizosa Franco y  
Jesús Enrique Piñacué,*

Senadores de la República.

**CONTENIDO**

SENADO DE LA REPUBLICA

Gaceta número 203 - Lunes 12 de junio de 2000

PONENCIAS

Págs.

Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 082 de 1999 Cámara, 218 Senado, por la cual se reglamenta la especialidad médica de la radiología e imágenes diagnósticas y se dictan otras disposiciones. ....	1
Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 221 de 2000 Senado, por la cual se regula la actividad de practica en aguas marítimas y fluviales de la nación colombiana. ....	5
Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 224 de 2000 Senado, 59 de 1999 Cámara, por la cual se desarrolla parcialmente el artículo 44 de la Constitución Política para garantizar la vida, la integridad física y la recreación del niño expuesto al riesgo por el manejo de artículos pirotécnicos o explosivos. ....	16
Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 225 de 2000 Senado, por medio de la cual la Nación se asocia a los 200 años de la fundación del municipio de Sonsón. ....	17
Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 265 de 2000 Senado, por la cual se dispone que el pueblo convoque una asamblea constituyente para reformar la Constitución Política de Colombia, con fundamento en el artículo 376 de la Constitución Política, nos permitimos rendir el presente informe. ....	18