



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

ISSN 0123-9066

AÑO X - Nº 300

Bogotá, D. C., jueves 14 de junio de 2001

EDICION DE 16 PAGINAS

DIRECTORES:

MANUEL ENRIQUEZ ROSERO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

ANGELINO LIZCANO RIVERA
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

CAMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 140 DE 2001 CAMARA, 72 DE 2000 SENADO

Doctor

JOSE GENTIL PALACIOS URQUIZA

Presidente

Comisión Segunda Constitucional Permanente

Honorable Cámara de Representantes

Bogotá, D. C.

Apreciado señor Presidente:

Honrosamente nos permitimos presentar ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 140 de 2001 Cámara, 72 de 2000 Senado, "por la cual se aprueba la Convención sobre la Pronta Notificación de Accidentes Nucleares" adoptada en Viena el 26 de septiembre de 1986".

Análisis Constitucional

1. De conformidad con lo establecido en el artículo 150 numeral 16 del Estatuto Superior corresponde al congreso de la República, aprobar o improbar los tratados que el Gobierno celebre con otros Estados o entidades de derecho internacional. (...)

2. El artículo 189 numeral 2 le establece como una de la funciones fundamentales del Presidente de la República como jefe de Estado dirigir las relaciones internacionales (...) y celebrar con otros Estados y entidades de derecho internacional tratados o convenios que se someterán a la aprobación del Congreso.

Trámite legal surtido en el Congreso de la República

1. La Convención sobre la Pronta Notificación de Accidentes Nucleares, fue presentada a consideración del Congreso de la República por el Gobierno Nacional, por intermedio de los señores Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia doctor Guillermo Fernández de Soto y ex Ministro de Minas y Energía doctor Carlos Caballero Argáez, el día 22 de agosto de 2000, correspondiéndole el número 072 de 2000 Senado, publicado en la Gaceta del Congreso de la República número 344 de 2000, páginas 11, 12, 13 y 14.

1. Fue remitido según lo establecido en la Constitución Nacional y por la Ley 3ª de 1992 a la Comisión Segunda Constitucional Permanente del honorable Senado de la República donde se le designó como ponente para

primer debate al honorable Senador Ricardo Losada Márquez, quien rindió ponencia favorable al mismo, la cual fue publicada en la Gaceta del Congreso número 411 de 2000 en las páginas 21 y 22, siendo discutida y aprobada en la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado.

2. El honorable Senador Losada Márquez fue designado ponente para segundo debate quien después de un análisis juicioso y advirtiendo la necesidad e importancia del convenio, rinde ponencia para segundo debate favorablemente, la cual fue discutida y aprobada en la Sesión Plenaria del honorable Senado de la República, manifestando que la ponencia para segundo debate fue publicada en la Gaceta del Congreso de la República número 443 de 2000 en la página 19.

3. Surtido el trámite en el Honorable Senado de la República, corresponde por Constitución y por Ley recorrer los mismos procedimientos dados en la Cámara Alta, al proyecto de Ley número 140 de 2001 Cámara, 72 de 2000 Senado, "por medio de la cual se aprueba la Convención sobre la Pronta Notificación de Accidentes Nucleares" adoptada en Viena el 26 de septiembre de 1986, razón por la cual esta ponencia se ocupará del estudio juicioso y analítico del mismo.

Análisis y conveniencia del Convenio

1. El objeto principal del Convenio está encaminado a garantizar un elevado nivel de seguridad en las actividades nucleares de las cuales se han tomado y se están tomando medidas de gran amplitud, encaminadas a impedir accidentes nucleares y reducir al mínimo las consecuencias de los mismos en el caso de producirse.

2. Se desea fortalecer la cooperación internacional para el desarrollo y utilización seguros de la energía nuclear; al igual que con el Convenio en estudio los Gobiernos de los Estados Parte están convencidos de que es necesario que los Estados suministren lo más pronto posible la información pertinente, sobre accidentes nucleares a fin de que se puedan reducir al mínimo las consecuencias radiológicas, transfronterizas.

3. Así mismo se requiere, que en caso de que se produzca un accidente nuclear el Estado Parte deberá notificar de inmediato, directamente o por conducto del Organismo Internacional de Energía Atómica, a aquellos Estados que se vean o puedan verse afectados, y al organismo, el accidente nuclear, su naturaleza, el momento en que se produjo y el lugar exacto, cuando proceda.

4. Deberá suministrarse prontamente a los Estados que se vean o puedan verse afectados, directamente o por conducto del Organismo Internacional de Energía Atómica, la información disponible con miras a reducir al mínimo las consecuencias radiológicas en esos Estados. La información debe contener como mínimo los siguientes datos:

- a) El momento, lugar exacto cuando proceda, y la naturaleza del accidente nuclear;
- b) La instalación o actividad involucrada;
- c) La causa supuesta o determinada y la evolución previsible del accidente nuclear en cuanto a la liberación transfronteriza de materiales radiactivos;
- d) Las características generales de la liberación radiactiva, incluidas, en la medida que sea posible y apropiado, la naturaleza, la forma física y química probable y la cantidad, composición y altura efectiva de la liberación radiactiva;
- e) La información sobre las condiciones meteorológicas e hidrológicas actuales y previstas, necesarias para pronosticar la liberación transfronteriza de los materiales radiactivos;
- f) Los resultados de la vigilancia ambiental pertinentes en relación con la liberación transfronteriza de los materiales radiactivos;
- g) Las medidas de protección adoptadas o planificadas fuera del emplazamiento;
- h) El comportamiento previsto, en el tiempo, de la liberación radiactiva.

5. Es importante resaltar que la Convención se aplicará a todo accidente relacionado con las instalaciones o actividades de un Estado Parte, o de personas o entidades jurídicas bajo su Jurisdicción o control, [que abarquen reactores nucleares; instalaciones del ciclo del combustible nuclear, instalaciones de gestión de desechos nucleares, el transporte y almacenamiento de combustible nuclear o desechos radiactivos, la fabricación, el uso, el almacenamiento, la evacuación y el transporte de radioisótopos, para fines agrícolas, industriales, médicos u otros fines científicos y de investigación conexas y el uso de radioisótopos con fines de generación de energía en objetos espaciales] que ocasione, o sea probable que ocasione, una liberación de material radiactivo, y que haya resultado, o pueda resultar, en una liberación transfronteriza internacional que pueda tener importancia desde el punto de vista de la seguridad radiológica para otro Estado.

Realizado el análisis constitucional y legal y hecho el estudio juicioso del texto del articulado del Convenio, podemos concluir que éste es de vital importancia para el Estado colombiano, razón por la cual solicitamos a los miembros de la Comisión Segunda Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes y a la Plenaria dar primer debate al Proyecto de ley número 140 de 2001 Cámara, 72 de 2000 Senado, "por medio de la cual se aprueba la Convención sobre la Pronta Notificación de Accidentes Nucleares" adoptada en Viena el 26 de septiembre de 1986", por las razones y motivos expuestos.

De los miembros de la Comisión,

Jhonny Aparicio Ramírez
Representante Ponente.

* * *

**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
AL PROYECTO DE LEY NUMERO 029 DE 2000 SENADO,
144 DE 2001 CAMARA**

por medio de la cual se aprueba el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999.

El proyecto de ley que analizamos para primer debate, tiene como finalidad la aprobación del Convenio de Montreal que unifica reglas aplicadas al transporte aéreo internacional que tienen vigencia para los contratos de transporte aéreo de personas, sus equipajes y el transporte de carga.

Con el fin de dar respuesta a los principales conflictos jurídicos surgidos del transporte aéreo internacional, se adoptó el Convenio de Varsovia de 1929, uno de los instrumentos de derecho internacional

privado más ampliamente aceptados en la actualidad. Sin embargo, este importante tratado no ha permanecido estático, ya que desde 1929 ha sufrido numerosas modificaciones en forma de Protocolos (tales como el de La Haya de 1955, Guatemala de 1971 y cuatro Protocolos de Montreal de 1975), además de una Convención suplementaria (Guadalajara de 1961), todo lo cual ha sido denominado el "Sistema de Varsovia".

Debido a la fragmentación y al gran número de instrumentos que conforman este Sistema, desde hace varios años la comunidad internacional venía reclamando una unificación de todas estas normas en una sola convención internacional. Tras varios intentos fallidos, finalmente el 28 de mayo de 1999 una Conferencia Diplomática convocada en la sede de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en Montreal, aprobó un nuevo instrumento que amalgama en un único texto la Convención de Varsovia y sus posteriores modificaciones, que ha sido llamada la "Convención de Montreal de 1999".

Cabe anotar que Colombia ha ratificado todas las Convenciones y Protocolos que componen el "Sistema de Varsovia", lo cual conduce en la práctica a que en muchos casos exista una gran dificultad para establecer las normas aplicables a un conflicto jurídico específico.

Esta Ponencia presenta en primer lugar, las principales características de los diferentes instrumentos del "Sistema de Varsovia" junto con la situación de Colombia al respecto; en segundo lugar presenta de manera general las características del nuevo Convenio de Montreal de 1999, que reemplaza todos los instrumentos del "Sistema de Varsovia".

I. Las convenciones y protocolos internacionales que forman el "Sistema de Varsovia" y la Legislación Colombiana

Una de las más conocidas fuentes del derecho aeronáutico, en la cual se encuentran las normas aplicables al contrato de transporte aéreo internacional es, sin lugar a dudas, la Convención de Varsovia de 1929. Sin embargo, importantes aspectos de la Convención han sido modificados en varias oportunidades por Protocolos e incluso por Convenciones Complementarias, en lo que ha sido denominado el "Sistema de Varsovia".

Antes de que la Convención de Varsovia entrara en vigor, no existían reglas uniformes para resolver los numerosos conflictos de leyes y de jurisdicción en controversias relacionadas con el transporte aéreo internacional². De acuerdo con Matte, las finalidades básicas de la Convención eran las de implementar reglas uniformes respecto al régimen de responsabilidad del transportador aéreo internacional y unificar los documentos de transporte³. La Convención logró una importante unificación, entre otros aspectos, en cuanto al formato y alcance legal de los documentos de transporte⁴ el régimen de responsabilidad aplicable el cual basa en la presunción de culpa del transportador⁵, los límites de responsabilidad⁶, y las jurisdicciones competentes⁷.

El Protocolo de La Haya de 1955 introdujo numerosas modificaciones a la Convención de Varsovia⁸. Entre otros cambios, duplicó el límite de responsabilidad del transportista en relación con el pasajero, simplificó el contenido de los documentos de transporte⁹, e introdujo una nueva definición de los actos del transportador o de sus dependientes que resultan en responsabilidad ilimitada¹⁰. El Protocolo también estipula que los dependientes del transportador pueden beneficiarse de los límites de responsabilidad, siempre y cuando haya actuado en el ejercicio de sus funciones¹¹. Igualmente, faculta a los tribunales competentes para efectuar

² Ver Tapia Salinas, Luis. Derecho Aeronáutico. Segunda Edición. Bosch, Barcelona, 1993, pág. 330.

³ Ver Mateesco Matte. Nicolás. Treatise on Air-Aeronautical Law. Carswell Toronto, 1981. Pág. 379. (en adelante Matte, Treatise)

⁴ Convención de Varsovia de 1929, arts. 3-16

⁵ Ibid., arts. 17 y 20.

⁶ Ibid., art. 22.

⁷ Ibid., art. 28

⁸ Al respecto ver Matte, Treatise, supranota 3, pág. 435; Tapia Salinas, supranota 2, pág. 341.

⁹ Ver Protocolo de La Haya de 1955, arts. 3-10.

¹⁰ Ibid, art. 13.

¹¹ Ibid, art. 14.

condenas en costas y gastos del litigio, y clarifica que la conversión de los Francos Poincaré a moneda nacional deberá hacerse con relación al valor oro de la moneda nacional en la fecha de la sentencia¹². Adicionalmente, faculta al transportador para incluir cláusulas exonerativas de responsabilidad para aquellos casos en que las pérdidas sean consecuencia de la naturaleza o vicio propios de la mercancía¹³.

Un gran vacío de la Convención de Varsovia se presenta en torno a si ésta es aplicable a los transportadores que efectivamente realizan el transporte pero que no tienen una relación contractual con los pasajeros o los expedidores (los "transportadores de hecho")¹⁴. La Convención Suplementaria de Guadalajara de 1961 regula la forma como el Sistema de Varsovia aplica a los transportadores de hecho y a los transportadores contractuales¹⁵.

Si bien Colombia no suscribió originalmente ni el Convenio de Varsovia, ni el Protocolo de la Haya, ni el convenio complementario de Guadalajara, posteriormente los aprobó mediante la Ley 95 de 1965¹⁶, depositando los respectivos Instrumentos de Adhesión ante el Gobierno de Polonia el 15 de agosto de 1966. En consecuencia, estas Convenciones y el Protocolo entraron en vigencia para nuestro país el 13 de noviembre de 1966, es decir, 90 días después del respectivo depósito¹⁷.

De acuerdo con la última información de la OAC¹⁸, el Convenio de Varsovia es actualmente aplicable a 147 Estados, el Protocolo de La Haya a 128 Estados y el de Guadalajara a 80 Estados.

De otro lado, la insatisfacción de los Estados Unidos respecto a lo que consideraban tímidos cambios al Sistema de Varsovia condujeron a que en 1971 se adoptara el Protocolo de Ciudad de Guatemala¹⁹. Entre los cambios introducidos a la Convención de Varsovia por dicho Protocolo están el incremento de los límites de responsabilidad del transportista los cuales serían inquebrantables, la creación de un sistema de responsabilidad objetiva,²⁰ la simplificación de los documentos de transporte permitiendo el uso de sistemas electrónicos de información²¹, y la inclusión de una nueva jurisdicción competente para conocer los casos de lesión o muerte de pasajeros²². Sin embargo, el artículo XX hace estadísticamente imposible que este Protocolo entre en vigor sin que sea ratificado por los Estados Unidos, motivo por el cual no está vigente.

Colombia firmó y ratificó el Protocolo de Ciudad de Guatemala de 1971 mediante la Ley 30 de 1973²³. A pesar que este Protocolo aún no ha entrado en vigencia por cuanto solo cuenta con 12 ratificaciones, es necesario reconocer que ha ejercido gran influencia sobre nuestra legislación interna²⁴.

Los principios adoptados en el Protocolo de Ciudad de Guatemala para el transporte de pasajeros eran también reclamados para el transporte de mercancías por aire, lo cual condujo a la adopción del Protocolo Adicional de Montreal No. 4 en 1975,²⁵ que es de alguna manera el que mayor importancia y aplicación práctica tiene de entre los cuatro adoptados en dicha ocasión²⁶. Por su reciente entrada en vigencia, este Protocolo apenas si es conocido y está comenzando a ser aplicado al transporte aéreo internacional de mercancías.

Cabe anotar que una consecuencia muy importante de este Protocolo es que su adopción por parte de un Estado que no es parte de la Convención de Varsovia, o del Protocolo de La Haya de 1955, conlleva automáticamente la ratificación de Varsovia, de La Haya o de ambos, según sea el caso²⁷.

Entre otras cosas, el Protocolo No. 4 de Montreal permite el uso de documentos de embarque electrónicos (con el consentimiento del expedidor), simplifica la información requerida en la Carta de Porte Aéreo, e introduce un Recibo de la Mercancía²⁸. De otro lado, la responsabilidad del aportador es objetiva, a menos que el reclamante haya contribuido al daño²⁹. Sin embargo se incluyen cuatro posibles defensas: el vicio inherente de las mercancías, el embalaje defectuoso, los actos de guerra o de conflicto armado, y los actos de autoridad pública³⁰. Este Protocolo establece así mismo un límite de responsabilidad infranqueable equivalente a 17 Derechos Especiales de Giro (DEG) por kilogramo³¹, del cual se puede beneficiar el transportador aun en ausencia o irregularidad de los documentos de transporte, o aun en casos de conductas temerarias o intencionales³².

Los Protocolos Adicionales de Montreal números 1, 2 y 3, básicamente convierten a DEG las cantidades expresadas en otras denominaciones en la Convención de Varsovia, el Protocolo de La Haya y el Protocolo de Ciudad de Guatemala, respectivamente.

¹² *Ibid*, art.11.

¹³ *Ibid*, art. 12.

¹⁴ Al respecto ver *Matte, Treatise, supra nota 3, pág. 445*.

¹⁵ Ver *Convención Suplementaria de Guadalajara de 1961*.

¹⁶ Ley 95 de diciembre 31 de 1965, "Por la cual se aprueban los Convenios para la Unificación de algunas normas relativas al transporte aéreo internacional y Protocolo Adicional al artículo 2° firmados en la ciudad de Varsovia el 12 de octubre de 1929", al "Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, suscrito en La Haya el 28 de diciembre de 1955%" y al "Convenio Complementario del Convenio de Varsovia, para la Unificación de ciertas normas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual, firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961", y por consiguiente, se autoriza al Gobierno Nacional para que adhiera a las mencionadas Convenciones y Protocolos. Ministerio de Gobierno-Oficina Jurídica. Leyes de 1965. Bogotá, Imprenta Nacional, 1967, pág. 165 [en adelante *Convención de Varsovia de 1929, Protocolo de La Haya de 1955, y Convención de Guadalajara de 1961*, respectivamente].

¹⁷ Ver Sarmiento G., Manuel G. "Régimen Jurídico Nacional e Internacional del Contrato de Transporte Aéreo". En XIX Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial, IIDAE, Madrid, 1990. Pág 130.

¹⁸ Esta información da cuenta del estado de los instrumentos a 30 de junio de 1999.

Ver Situación de Ciertos Instrumentos Internacionales de Derecho Aeronáutico. En Revista de la OACI, Vol. 54: 6, julio-agosto de 1999.

¹⁹ Al respecto ver *Matte, Treatise, supra nota 3, pág. 471*; *Tapia Salinas, supra nota pág. 342*.

²⁰ Ver *Protocolo de Ciudad de Guatemala*, arts. IV a XI.

²¹ *Ibid.*, arts. II y III.

²² *Ibid*, art. XII.

²³ Ley 30 de diciembre 28 de 1973, por la cual se aprueba el "Protocolo que modifica al Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955", hecho en la Ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971. Dicha ley fue publicada en el *Diario Oficial* del viernes 25 de enero de 1974. Ver Ministerio de Gobierno-Oficina Jurídica. Leyes de 1973. Bogotá, Imprenta Nacional 1974, pág. 224 [en adelante *Protocolo de Ciudad de Guatemala de 1971*].

²⁴ Sarmiento anota que nuestro Código de Comercio de 1971 acogió "los principios fundamentales sobre límites de indemnización y régimen objetivo de responsabilidad para el transporte aéreo nacional". *Supra, nota 17, pág. 133*.

²⁵ En este sentido, ver *Minutos y Documentos de la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo, Montreal septiembre de 1975, Doc. OACI 9151-LC, vols. I & II* Para un análisis de dicha conferencia y sus resultados ver G.F. Fitz Gerald, *The Warsaw Convention as Amended by the Montreal Conference on International Law*.

(1975)" (1976) I Ann Air & Sp. L. 49; N.R. McGilchrist, "Four New Protocols to the Warsaw Convention" (1976) Lloyd's Mar. & Com. L

Q. 186; G. Guillaume, "Les Réformes Apportées en 1975 au Régime de Responsabilité des Transporteurs Aériens de Marchandises par le Protocole No. 4 de Montréal" (1977) 31 R.F.D.A. 11; N.M. Matte, "The Most Recent Revision of the Warsaw Convention: The Montreal Protocols of 1975" (1976) 11 Eur. Transp. L. 822.

²⁶ El Protocolo Adicional de Montreal No. 4 entró en vigencia el pasado 14 de junio de 1998, es decir, 23 años después de su firma, y aplica actualmente a 43 países, entre ellos Colombia y los Estados Unidos.

²⁷ Ver Protocolo Adicional de Montreal No. 4, art. XVII.

²⁸ Ver Protocolo Adicional de Montreal No. 4, art. III.

²⁹ *Ibid*, art. VI.

³⁰ *Ibid*, art. IV.

³¹ *Ibid*, art. VII.

³² *Ibid*, art. IX

Mediante la Ley 19 de 1980³³, Colombia aprobó los cuatro Protocolos Adicionales de Montreal, los que a su vez fueron ratificados por Colombia el 20 de mayo de 1982. De acuerdo a la información de la OACI³⁴, el Protocolo número 1 está vigente desde el 15 de febrero de 1996 y es aplicable a 42 Estados; el Protocolo número 2 lo es desde el 15 de febrero de 1996 y aplica a 44 Estados; el Protocolo número 3 aún no se encuentra en vigor; y el Protocolo número 4 rige desde el 14 de junio de 1998 y se aplica a 43 Estados.

De otro lado, la insatisfacción por parte de algunos gobiernos (principalmente en lo relacionado con los límites de responsabilidad), condujo a que se introdujeran modificaciones unilaterales a las normas que regulan el transporte aéreo en diversos países. Por ejemplo, con el fin de mantener vivo el Sistema de Varsovia las líneas aéreas agrupadas en la Asociación Internacional de Transportadores Aéreos (IATA por sus siglas en inglés) introdujeron modificaciones contractuales al régimen de indemnización por lesión o muerte de pasajeros, tal como sucedió con el Acuerdo de Montreal de 1966, o el denominado Acuerdo Intercarrier de 1995 de la IATA.

Como podrá verse, los límites de responsabilidad han sido el elemento más controvertido del Sistema de Varsovia. En 1985 la Corte Constitucional Italiana declaró que los límites de responsabilidad contenidos en el Convenio de Varsovia de 1929 y el Protocolo de la Haya de 1955 eran incompatibles con los principios constitucionales y garantías fundamentales otorgadas a los ciudadanos por la Constitución Italiana de 1948. En consecuencia el gobierno Italiano dictó la Ley 274 de julio de 1988 la cual se aplica a todos los vuelos originados, destinados o que hagan escala en territorio italiano³⁵.

Uno de los últimos desarrollos en relación con el régimen de responsabilidad fue la adopción por el Consejo de la Comunidad Europea de un reglamento en materia de responsabilidad del transportador aéreo en caso de accidentes³⁶. A pesar que dicha regulación se ocupa primordialmente de los transportadores comunitarios, establece algunas obligaciones para los transportadores extracomunitarios que operen vuelos hacia, desde o que hagan escala en territorio de la Comunidad Europea.

En conclusión, si bien la convención de Varsovia y sus posteriores modificaciones han tenido gran importancia para el transporte aéreo internacional, la gran cantidad de instrumentos y normas aplicables al transporte aéreo internacional y la desactualización de las normas que componen el "Sistema de Varsovia" hicieron necesario que se adoptara un nuevo convenio Internacional, que unificara y que reflejara en un único texto los desarrollos que se han dado en materia de responsabilidad civil en el transporte aéreo internacional desde 1929.

II. El Convenio de Montreal de 1999

El gran paso hacia la adopción de un nuevo convenio que unificara y modernizara el "Sistema de Varsovia" se dio en la Conferencia Diplomática llevada a cabo en la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en la ciudad de Montreal, Canadá, reunión a la cual asistieron 525 expertos y representantes de 118 estados y 11 organizaciones internacionales³⁷ que finalmente adoptaron el "Convenio para la Unificación de ciertas reglas para el Transporte Aéreo Internacional, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999"³⁸

Ya diversos autores nacionales e internacionales han empezado a comentar y analizar el contenido del Convenio de Montreal de 1999³⁹, y muy pronto se ha hecho evidente el interés de numerosos Estados que actualmente tramitan la ratificación del Nuevo Convenio⁴⁰.

Son dos los pilares fundamentales que permiten desentrañar el sentido de las disposiciones que forman parte del nuevo Convenio de Montreal son los siguientes:

1. La necesidad de modernizar y refundir el Convenio de Varsovia y sus instrumentos conexos en un solo texto⁴¹.
2. La importancia de asegurar la protección de los intereses de los pasajeros en el transporte internacional, para garantizar una indemnización equitativa, buscando un equilibrio entre los intereses de los Estados, los transportadores y los pasajeros⁴².

Lo anterior será de gran importancia al momento de aplicar e interpretar el Convenio de Montreal de 1999, pues debido a que el texto fundamentalmente se discutió en inglés, podrán existir textos, frases o artículos que no son claros, en los cuales será necesario desentrañar la finalidad perseguida por quienes discutieron y aprobaron dicho Convenio.

³³ Ley 19 de marzo 5 de 1980, por medio de la cual se aprueban el "Protocolo Adicional número 1 que modifica al Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia, el 12 de octubre de 1929" el "Protocolo Adicional número 2 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955" el "Protocolo Adicional número 3 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por los Protocolos hechos en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y en la Ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971", el "Protocolo Adicional número 4 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955" firmados todos en Montreal el 25 de septiembre de 1955. Dicha ley fue publicada en el *Diario Oficial* del lunes 17 de marzo de 1980.

Ver Ministerio de Gobierno-Oficina Jurídica. Leyes de 1980. Bogotá D.E., Publicaciones Ministerio de Gobierno, 1983, pág. 73 [en adelante Protocolo Adicional de Montreal No. 1, Protocolo Adicional de Montreal No. 2, Protocolo Adicional de Montreal No. 3, y Protocolo Adicional de Montreal No. 4, respectivamente].

³⁴ Ver supra nota 18.

³⁵ El artículo 2° de la ley estipula lo siguiente: "En el caso de transporte internacional de pasajeros llevado a cabo por aerolíneas: "En el caso de transporte internacional de pasajeros llevado a cabo por aerolíneas: Italiana o **extranjeras** así como en el caso que el contrato prevea una escala en territorio Italiano, el transportador..."

³⁶ Ver Reglamento (CE) número 2027/97 del Consejo de 9 de octubre de 1997 sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente. Publicada en el *Jornal Oficial* de la Comunidad Europea número L. 285, 17/10/1997 P. 0001-0003. De Acuerdo con el artículo 8°, dicho Reglamento se encuentra en vigor desde el 17 de octubre de 1998. El texto de dicha regulación puede encontrarse en la página web de la Comunidad Económica Europea en www.europa.eu.int.

³⁷ Ver "Acta Final de la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, celebrada bajo el patrocinio de la Organización de Aviación Civil Internacional en Montreal del 10 al 28 de mayo de 1999", Documento de trabajo DCW Doc. No. 58 del 28/5/99.

³⁸ Ver Documento DCW Doc. No. 57 del 28/5/99 contentivo del texto original del "Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Para el Transporte Aéreo Internacional, Firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999".

³⁹ Ver por ejemplo: Milde, Michael. The Warsaw System of Liability in International Carriage by Air: History, Merits and Flaws and the New "non-Warsaw" Convention of 28 May 1999. (1999), XXIV *Annals of Air and Space Law*, pág 155; Weber, Ludwig & Arie Jakob. The Modernization of the Warsaw System: The Montreal Convention of 1999. (1999), XXIV *Annals of Air and Space Law*, pág 333; Rattray K.O. The New Montreal Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air -Modernization of the Warsaw System: The Search for Consensus. (2000) Part 2, *The Aviation Quarterly*, pág. 59; Muller-Rostin, Wolf. The Montreal Convention of 1999: Uncertainties and Inconsistencies. (2000) Part 3, *The Aviation Quarterly*, pág. 218; Poonosamy Vijay. The Montreal Convention 1999- A Question of Balance. (2000) Part 2, *The Aviation Quarterly*, pág. 79; Whalen, Thomas. The New Warsaw Convention: The Montreal Convention. (2000) XXV *Air and Space Law*, Pac. 12; Battra, J.C. Modernization of the Warsaw System-Montreal 1999. (2000) 65 *Journal of Air Law and Commerce*. Pág. 429.

⁴⁰ Hasta finales de diciembre de 2000, el Convenio había sido firmado por sesenta y seis (66) Estados y la Comunidad Económica Europea y de ellos, siete (7) Estados lo habían ratificado, aceptado, aprobado o se habían adherido al mismo. Los siguientes Estados han depositado Instrumentos de Ratificación ante la OACI: Belice, Eslovaquia, México, República Checa, la ex República Yugoslava de Macedonia, Japón y Emiratos Arabes Unidos. Ver Comunicación de la OACI LE 3/2-01/3 del 26 de enero de 2001.

⁴¹ Entre los considerandos para la expedición del nuevo convenio se establece que los Estados partes reconocen "... la necesidad de modernizar y refundir el Convenio de Varsovia y los instrumentos conexos. Ver Documento DCW Doc. No. 57 del 28/5/99 contentivo del texto original del Convenio de Montreal de 1999.

⁴² Así se reconoce en los considerandos del nuevo Convenio de Montreal (Ver Documento DCW Doc. No. 57 del 28/5/99), así como en las declaraciones que dio a la prensa el Presidente de la Conferencia en la cual sostuvo "al desarrollar la Convención de Montreal, fuimos capaces de balancear delicadamente las necesidades e intereses de todos los participantes en el transporte aéreo internacional, los Estados, el público en general, los transportadores y la industria del transporte aéreo en general".

A continuación paso a referirme someramente a los aspectos más destacados del nuevo instrumento internacional:

a) **Aplicación obligatoria:** Esta norma de gran importancia se encuentra al final del texto del convenio. De acuerdo con el **artículo 49** la Convención de Montreal de 1999 debe aplicarse obligatoriamente y toda cláusula en el contrato de transporte o todo acuerdo particular, concertado antes de que ocurra el daño, por el cual las partes pretendan eludir la aplicación de las normas del Convenio (bien sea decidiendo sobre la ley aplicable o modificando las reglas sobre jurisdicción), serán nulos y no producirán efecto alguno. Esta provisión reproduce la regla establecida en el artículo 32 de la Convención de Varsovia de 1929.

b) **Ambito de aplicación:** El Convenio no introduce modificaciones sustanciales a las provisiones de los **artículos 1º y 2º** del "Sistema de Varsovia", refundiendo en un único texto armónico disposiciones de la Convención de Varsovia de 1929, del Protocolo de La Haya de 1955 y del Protocolo de Montreal No. 4 de 1975 (ver texto de referencia).

c) **Normas sobre documentos:** El capítulo II (**artículos 3 a 16**) del Nuevo Convenio de Montreal, representa un avance importante y se separa de los requerimientos formalistas que incluía el viejo Sistema de Varsovia, los cuales inicialmente habían sido tomados de las prácticas del derecho marítimo.

Básicamente el capítulo segundo consolida las normas que con respecto a pasajeros y equipajes se habían incluido en el Protocolo de Ciudad de Guatemala de 1971, y las previsiones del Protocolo de Montreal No. 4 con respecto a la carga (ver texto de referencia).

d) **Régimen del transporte de carga:** En materia de transporte de mercancías, básicamente se incorpora el cuerpo del Protocolo de Montreal No. 4⁴³. A este respecto la normas que mayor debate generó fue la inclusión o no de la "naturaleza de las mercancías" como información requerida en las guías aéreas. Por este motivo se adicionó un nuevo artículo (artículo 6) en relación con la naturaleza de las mercancías, cuyo texto es el siguiente:

"Al expedidor podrá exigírsele, si es necesario para cumplir con las formalidades de aduanas, policía y otras autoridades públicas similares, que entregue un documento indicando la naturaleza de la carga. Esta disposición no crea para el transportista ningún deber, obligación ni responsabilidad resultantes de lo anterior".

Cabe aclarar que los artículos 5, 11 y 16 de la Convención no fueron modificados, es decir, no se incluyó la naturaleza de las mercancías como un requisito adicional en las guías aéreas.

e) **Normas sobre responsabilidad civil del transportador aéreo:** El aspecto más controvertido y que al tiempo ha determinado la evolución del Sistema de Varsovia ha sido el régimen, el alcance y las limitaciones a la responsabilidad del transportador aéreo internacional. En precisamente a este respecto que se presentan los avances más importantes alcanzados por el Convenio de Montreal de 1999:

Responsabilidad con respecto a pasajeros: Este tema se encuentra regulado básicamente por el artículo 17 (1) del Nuevo Convenio de Montreal, el cual reproduce básicamente el texto del Protocolo de Ciudad de Guatemala. Uno de los aspectos que generó gran debate en la Conferencia diplomática fue el de la inclusión de los daños mentales puros (aquellos no acompañados de daño o manifestación física). Si bien el bloque de países latinoamericanos⁴⁴ (entre ellos Colombia) abogó por la inclusión de dicho daño, el texto definitivo del Convenio retomó la expresión original del Convenio de Varsovia que se refiere a "lesión corporal", la cual los tribunales internacionales han interpretado como excluyente de los daños mentales puros, que no conlleven una manifestación física o externa. Igualmente debe destacarse que en la conferencia se presentó la discusión sobre si el término "accidente" debía reemplazarse por uno mucho más amplio como el de "evento", habiéndose decidido conservar la expresión "accidente" que pareciera referirse a eventos relacionados con los riesgos propios de la aviación.

Responsabilidad con respecto a equipajes: En lo que respecta al transporte de equipajes, el **artículo 17(2)** del Convenio tomó como modelo lo dispuesto en el Protocolo de Ciudad de Guatemala. La novedad consiste en que se aplica un régimen de responsabilidad diferente al

equipaje facturado (registrado) y a no facturado (objetos de mano). Mientras que respecto al equipaje facturado se aplica un régimen de responsabilidad absoluta (no basado en culpa), respecto al equipaje no facturado se aplica un régimen de responsabilidad basado en culpa probada, en el cual el transportador únicamente es responsable si se demuestra que el daño ocurrió por su culpa o la de sus dependientes o agentes.

Responsabilidad con respecto a mercancías: En materia de daño en la carga transportada, el artículo 18 del Convenio sustancialmente reproduce las disposiciones del Protocolo de Montreal No. 4. Una de sus novedades se relaciona con los casos del transporte sustituto, en los cuales a pesar de que el transportador aéreo efectúe el transporte por otro medio de transporte diferente al contratado, se considera que el transporte se efectúe por el modo aéreo y por lo tanto aún en ese caso son aplicables las normas del Convenio de Montreal de 1999.

Responsabilidad en caso de retraso⁴⁶: El Convenio no incluye una definición del retraso, por lo que la delimitación de este concepto corresponde a la doctrina y la jurisprudencia. En materia de retraso el **artículo 19** del nuevo Convenio adopta el sistema de culpa presunta, de acuerdo con el cual el transportador sólo podrá exonerarse de responsabilidad si prueba que tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas.

Exoneración de responsabilidad: De acuerdo con el **artículo 20**, la responsabilidad de transportador internacional no es absoluta, por cuanto en todos los casos se puede exonerar total o parcialmente de responsabilidad si demuestra que el daño se originó en la negligencia o la acción u omisión indebida del mismo reclamante.

Límites al monto indemnizable: En el artículo 21 de la Convención, se adoptó el sistema de dos niveles de responsabilidad para el caso de lesión o muerte de pasajeros:

1. Un primer nivel de responsabilidad, hasta 100.000 Derechos Especiales de Giro (unos US\$135.000), en el cual no es posible para el transportador excluir o limitar su responsabilidad, excepto si logra demostrar que el daño se ha originado en la negligencia o en acciones u omisiones indebidas del pasajero (ver última frase del **artículo 20**).

2. Un segundo nivel, sin límite de responsabilidad. En este caso, respecto al daño que exceda 100.000 DEG, se presume la culpa del transportista pero éste puede exonerarse de responsabilidad probando dolo o culpa del pasajero, o que ni el transportador ni sus dependientes actuaron con dolo o culpa, o que el daño se debe al dolo o culpa exclusivo de un tercero.

El **artículo 22** se refiere a los límites de responsabilidad respecto al retraso, el equipaje y la carga. Una de las novedades del convenio es que fija un límite a la indemnización en los casos de daños derivados del retraso en el transporte de personas, fijando dicho techo en 4.150 DEG por pasajero.

En el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista en caso de pérdida, avería o retraso se limita a 1.000 DEG por pasajero, salvo declaración de valor y pago de una suma complementaria.

⁴³ El protocolo No. 4 de Montreal entró en vigencia el pasado 14 de junio de 1998 y según información del 10 de mayo de 1999 actualmente rige entre los siguientes países: Argentina, Australia, Barein, Barbados, Bélgica, Bosnia, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Croacia, Chipre, Congo, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eslovenia, España, Estados Unidos, Estonia, Etiopía, Finlandia, Francia, Gana, Grecia, Guatemala, Guinea, Honduras, Holanda, Hungría, Irlanda, Israel, Italia, Kuwait, Mauricio, Marruecos, Nigeria, Noruega, Omán, Portugal, Qatar, Reino Unido, Senegal, Singapur, Suecia, Suiza, Macedonia, Togo, Turquía, Uzbekistán, Venezuela y Yugoslavia.

⁴⁴ Ver el documento DCW Doc. Num. 14 del 6/5/99 contentivo de los comentarios de la CLAC sobre el proyecto de Convenio.

⁴⁵ El Delegado de Colombia presentó un comentario sobre este tema en el cual se abogaba por la inclusión de los daños puramente mentales. Ver Documento DCW Doc. Num. 31 del 17/5/99.

⁴⁶ Para un análisis completo en material de retraso, ver Vásquez Rocha, Ernesto. El Retraso en el Transporte Aéreo. De Varsovia a Montreal. En: Boletín AITAL, Año 11, enero-febrero 2001, No. 58, pág. 10.

Para el transporte de carga, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retrato se limita a 17 DEG por kilogramo, salvo declaración de valor y pago de una suma complementaria. Para determinar la indemnización correspondiente, sólo se tendrá en cuenta el peso de los bultos afectados.

El artículo 29 expresamente excluye la posibilidad de condenas por “daños punitivos” ejemplarizantes o sancionatorios, que venían generando gran controversia en otros tribunales del mundo.

Los artículos 23 y 24 del Convenio de Montreal incluyen disposiciones sobre la conversión de los DEG en las monedas locales, así como la revisión automática de los límites indemnizatorios cada cinco años, con el fin de reflejar la inflación.

f) **Pagos adelantados:** Teniendo en cuenta la tendencia de varios países que han introducido normas que exigen a las empresas de transporte hacer “adelantos” a las indemnizaciones a los familiares de las víctimas, el Nuevo Convenio incluye el **artículo 28**, de acuerdo con el cual en los casos de lesión o muerte de pasajeros el transportador debe, si así es requerido por su legislación nacional, hacer pagos anticipados de acuerdo a las necesidades económicas inmediatas de las personas con derecho a reclamar. Este es un tema en el que vale la pena llamar la atención del Congreso de la República, ya que es necesario que una ley nacional reglamente lo correspondiente a la cuantía del pago, estableciendo que dicho reconocimiento no constituye reconocimiento de responsabilidad por parte del transportador y que dichas sumas podrán ser deducidas de las indemnizaciones que deba pagar con posterioridad.

g) **Jurisdicción:** Una de las mayores discusiones en la Conferencia diplomática se generó en torno a la jurisdicción de los posibles tribunales competentes para conocer las reclamaciones en casos de transporte aéreo internacional⁴⁷. Finalmente, los **parágrafos 2º y 3º del artículo 33** del Convenio de Montreal de 1999 incluyen la denominada “quinta jurisdicción” que permite, en caso de lesión o muerte de pasajeros (no para carga ni equipajes), que las acciones legales sean presentadas ante los tribunales de un Estado parte del Convenio en el cual, al momento del accidente, el pasajero tuviera su residencia principal y permanente. Esta última entendida como la morada fija y permanente del pasajero al momento del accidente. El Convenio establece expresamente que “La nacionalidad del pasajero no será un factor determinante al respecto”. Adicionalmente se requiere que el transportador preste servicios y cuente con presencia comercial (oficinas) en dicho lugar, directamente o por medio de un acuerdo comercial.

De otro lado, el **artículo 34** del Nuevo Convenio permite acudir a la figura del arbitraje, pero únicamente en los casos de conflictos derivados del transporte de mercancías.

h) **Transporte combinado y transportador de hecho:** Uno de los logros más importantes en materia de unificación de las normas aplicables al transporte aéreo internacional se encuentra representado en los Capítulos IV y V (artículos 38 a 48) de Nuevo Convenio de Montreal, los cuales incorporan las disposiciones sobre el transportador de hecho y el transporte combinado contenidas en el Convenio Suplementario de Guadalajara.

i) **Seguros:** Una innovación importante del Nuevo Convenio se encuentra en el artículo 50 el cual establece la obligación de los Estados de exigir que los transportadores cuenten con seguros adecuados que cubra su responsabilidad en caso de posibles reclamaciones.

Los anteriores son los aspectos más destacados del Convenio de Montreal de 1999. Puede concluirse que se trata de un esfuerzo bien logrado por unificar el régimen aplicable al transporte aéreo internacional y por adecuar sus disposiciones a las tendencias e innovaciones más actualizadas en la materia, que sin lugar a dudas nos permiten afirmar que es conveniente que nuestro país ratifique, a la mayor brevedad posible, este importante Convenio Internacional.

Debo reconocer públicamente el interés demostrado por el doctor Juan Carlos Salazar Gómez, actual Director General de Transporte Aéreo

del Ministerio de Transporte, quien nos prestó su decidido y total apoyo para la clarificación histórica, conceptual y marco de aplicación para Colombia del citado Convenio, objeto de este proyecto.

Proposición

Por las anteriores consideraciones, propongo apruébese en primer debate el Proyecto de ley número 029 de 2000 Senado, 144 de 2001 Cámara, “por medio de la cual se aprueba el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional”, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999.

De los honorables Representantes,

Manuel Ramiro Velásquez Arroyave,

Representante a la Cámara

Comisión Segunda de Relaciones Exteriores, Defensa y Seguridad Nacional y Comercio Exterior.

* * *

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 63 DE 2000 SENADO, 191 DE 2001 CAMARA

por la cual se modifica el artículo 7º de la Ley 01 de 1991.

Honorables Representantes:

Todas las Sociedades Portuarias beneficiarias de alguna concesión por parte de la Nación, deben pagar por ley una contraprestación, la cual se distribuye entre la Nación y el municipio donde se encuentre ubicada la sociedad portuaria. Actualmente, la Nación recibe por concepto de esta contraprestación del área dada en concesión, un 80% del valor de la contraprestación por línea de playa y terrenos de bajamar, y el 100% del valor de la contraprestación por infraestructura por su parte, los municipios reciben el 20% del valor de la contraprestación por línea de playa y zonas de bajamar.

La contraprestación por uso de playas y zonas de bajamar se cobra de acuerdo con una metodología fijada en los planes de expansión portuaria, teniéndose en cuenta parámetros como la escasez de los bienes públicos utilizables, riesgos y costos de vigilancia ambiental, usos alternativos, y condiciones físicas y jurídicas que deben cumplirse para poder poner en funcionamiento el terminal portuario. La contraprestación por infraestructura se cobra dependiendo del nivel de utilización de la misma.

Lo verdaderamente importante de este proyecto de ley, es la participación que pueden tener los entes territoriales en el mejoramiento de las condiciones de cada puerto, ya que con el aumento del valor de la contraprestación por parte del municipio del 20 al 70%, con el ingreso mayor por este concepto, se podría establecer un plan de inversiones a cargo del municipio, que además de ser una causa importante de generación de empleo, podrían hacerse efectivas estas inversiones, que hasta la fecha han estado a cargo de la Nación, que muy poco se han visto reflejadas en los diferentes puertos colombianos.

Delimitando y fortaleciendo las inversiones, y recalando la necesidad de ampliarle al municipio su participación en el porcentaje de la contraprestación, se puede decir que con este proyecto de ley se le podría dar continuidad a las políticas de inversiones públicas, tales como mantenimiento de canales de acceso a los puertos, estudios del respectivo sector portuario, y podría ser la base para iniciar proyectos de infraestructura vial que sería una fuente grande de empleo para los habitantes de dichos entes territoriales, trabajando mancomunadamente con el Instituto Nacional de Vías. También se adelantarían proyectos de

⁴⁷ La discusión giró en torno a la inclusión o no de una quinta jurisdicción. Mientras los Estados Unidos abogaban por su inclusión (Ver la posición de los EE.UU. en el Documento DCW Doc. Num. 12 del 4/5/99), Francia se oponía vigorosamente a su inclusión (ver la posición de Francia en el documento DCW Doc. Num. 33 del 17/5/99).

inversión social dirigidos a los ciudadanos de estos municipios portuarios, que servirían para estimular el crecimiento de la productividad de dichas regiones.

Para finalizar y teniendo en cuenta la actual intención del Gobierno Nacional de recortar las transferencias por concepto de situado fiscal a los municipios, podemos afirmar que este proyecto solventaría de algún modo las finanzas tan deterioradas de muchos de ellos, lo cual redundaría en beneficio del departamento respectivo y a su vez del país en general.

El proyecto de ley está compuesto por dos artículos: el primero de ellos hace referencia a la modificación del artículo 7° de la Ley 01 de 1991, y el segundo sujeta el cumplimiento de esta ley, a la fecha de su promulgación.

Por las razones anteriormente expuestas, creemos conveniente modificar el monto de la contraprestación portuaria por línea de la playa y zonas de bajamar, asignándole un 70% al municipio y un 30% a la Nación, ya que de todas maneras la Nación quedará con el 100% de la contraprestación por infraestructura.

Proposición

Propongo a los miembros de la Comisión Segunda de la Cámara, apruébese en primer debate el Proyecto de ley número 63 de 2000 Senado, 191 de 2001 Cámara, "por la cual se modifica el artículo 7° de la Ley 01 de 1991".

De los honorables Representantes,

Mamuel Ramiro Velásquez Arroyave,

Representante a la Cámara,

Comisión Segunda de Relaciones Exteriores,
Defensa y Seguridad Nacional y Comercio Exterior.

* * *

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

AL PROYECTO DE LEY NUMERO 193 DE 2001 CAMARA

Ley para la prevención de la violencia en los espectáculos deportivos.

Bogotá, D. C., lunes 11 de Junio de 2001

Doctor

GERMAN ANTONIO AGUIRRE

Presidente Comisión VII

Honorable Cámara de Representantes

Bogotá, D. C.

Ref. Informe de Ponencia para primer debate del Proyecto de ley 193 de 2001 Cámara.

En atención al mandato recibido por la Comisión VII de esta Corporación tengo el honor y en cumplimiento de mi deber constitucional y legal rendir ponencia favorable al proyecto de Ley 193 de 2001 Cámara: por medio del cual se crea la "Ley para la prevención de la violencia en los espectáculos deportivos", cuyo autor es el doctor Francisco Canossa Guerrero, honorable Representante a la Cámara. Y con el fin de que siga su curso normal y reglamentario me permito presentar las siguientes consideraciones:

El comportamiento deportivo parece haber acompañado al hombre en su larga peregrinación por la historia, justas pacíficas, sangrientas, contra otras personas o un grupo, para vencerlos mediante el empleo de la inteligencia, de la defensa y de la fuerza y cuyo sentido intrínseco consistía en el enfrentamiento mismo y en el afán del triunfo, se dan en diversas culturas y de las más variadas maneras. El deporte se nos presenta como un tipo muy particular de comportamiento humano, de origen remoto y cuya supervivencia a través del tiempo señala sus fundamentos en estratos profundos de la personalidad.

El deporte es un elemento característico de nuestro tiempo, el gran protagonista del siglo XX es el "espectáculo deportivo", un negocio que

en torno al deporte moviliza personas e intereses, haciéndole perder no pocas veces su esencia, su idea de diversión, de esparcimiento, para transformarlo en un gran show en el cual no dejan de estar presente la publicidad y los medios de comunicación y el planeta como un gigantesco auditorio.

En el espectáculo deportivo, se configuraría un contrato atípico puro, es decir constituido por elementos totalmente nuevos a los contenidos en los contratos típicos, definiéndose como "aquel celebrado entre el espectador que paga un precio para poder gozar de un resultado, y el promotor o empresario de espectáculo que se compromete a brindarlo de conformidad a los anuncios, carteleras, avisos, etc."

El aumento de la violencia en los espectáculos deportivos, hace necesario por parte del Estado, una política nacional y su ejecución inmediata, mediante normas legales y eficientes que conlleven una autentica seguridad a los ciudadanos. Por ello es conveniente como política de prevención general, adecuar las normas para sancionar la comisión de estos delitos con la finalidad de alcanzar una verdadera defensa a los ciudadanos.

Los espectáculos se constituyen en una manifestación social, que por su naturaleza generalmente se traducen en euforias colectivas y a veces con absurda violencia. Es de dominio público los actos de vandalismo que se originan en el desarrollo de diferentes espectáculos, cuando las barras organizadas se presentan con objetos peligrosos y/o armas, suscitándose desgracias humanas y daños.

Tales situaciones no terminan en los lugares donde se desarrollan los espectáculos, sino también fuera de ellos, ocasionando graves daños a personas y propiedades. Todos estos actos violentos se producen por los insultos de las bandas o barras bravas, por el consumo de bebidas alcohólicas, drogas, así como la utilización de botellas, palos, cadenas, etc.

Todo ello se configura en un clima de inseguridad para todos aquellos que desean divertirse sanamente, absteniéndose de asistir a los espectáculos por el peligro que significa a su integridad física. Es de destacar la inseguridad que conlleva la venta de bebidas alcohólicas y drogas en las inmediaciones de los estadios, o lugares públicos, donde se desarrollan espectáculos.

La situación que vive el país hace necesario también modificar y adecuar la normatividad a los cambios y requerimientos sociales para las sanciones correspondientes.

Fundamentos de derecho

Es necesario entender que la Constitución Nacional es muy clara al establecer la finalidad de las Fuerzas Militares y la Policía Nacional en los artículos 217 y 218 respectivamente.

El Código Nacional de Policía Decreto 1355 de 1970 capítulo V artículos 34 al 48 contempla lo relativo al servicio de la Policía, y dentro de este se define a quien le corresponde la protección de el orden público interno, y quienes son los jefes de la Policía.

Así mismo el capítulo 6 del referido decreto, determina lo referente a los espectáculos en sus artículos 133 al 170.

La Ley 46 de 1998, faculta a los alcaldes y gobernadores para expedir las normas necesarias para regir los espectáculos públicos.

Nuestra Constitución Política reconoce en su artículo 2°, que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Que el artículo 22, reconoce la paz como un derecho y un deber de obligatorio cumplimiento. Así mismo, que el artículo 52, de la Constitución Política de Colombia, reconoce el derecho de "todas las personas a la recreación, a la práctica del deporte y al aprovechamiento del tiempo libre".

Que la Ley 181 de 1995 establece en el artículo 3°, numeral 9° “Velar por el cumplimiento de las normas establecidas para la seguridad de los participantes y espectadores en las actividades deportivas, por el control médico de los deportistas y de las condiciones físicas y sanitarias de los escenarios deportivos”, en su numeral 11 “Velar por que la práctica deportiva esté exenta de violencia y de toda acción o manifestación que pueda alterar por vías extradeportivos los resultados de la competencia”.

Por otro lado, el “Instituto Colombiano para la Juventud y el Deporte, Coldeportes, tiene por finalidad promover y ejecutar actividades y acciones de carácter deportivo de nivel nacional. Es el responsable de regular, supervisar y evaluar la aplicación del Sistema Nacional del Deporte”.

Que, como se puede advertir no existe una norma que regule medidas preventivas a la violencia en los espectáculos, situación que cada día se agudiza y demanda la aprobación de una Ley.

El presente Proyecto de Ley es una norma de carácter preventivo que contribuye a que se garantice el derecho de disfrute del tiempo libre consagrado en el artículo 52, de la Constitución Política.

Es significativo el gasto que ocasiona la destrucción de los recintos o lugares públicos donde se realizan los espectáculos y la indemnización por los daños materiales y/o personales sufridos, que en algunos casos terminan con la invalidez, y en otros hasta con la muerte.

Por lo expuesto anteriormente, se hace necesario que el Estado tenga que disponer de medidas preventivas que combatan la violencia en los espectáculos, a fin de garantizar un sano esparcimiento y prácticas deportivas de los participantes y asistentes a los espectáculos en lugares cerrados o abiertos al público.

Proposición

Por todas las consideraciones ya anotadas honorables colegas y bajo las consideraciones descritas anteriormente, les solicito y de manera respetuosa darle primer debate al presente Proyecto de ley número 193 de 2001 para la Prevención de la violencia en los espectáculos deportivos, al igual que las modificaciones y adiciones.

De esta manera se lograría frenar la violencia antes y después de los espectáculos deportivos.

José Maya Burbano,

Honorable Representante Cámara,
Departamento de Putumayo.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

AL PROYECTO DE LEY NUMERO 193 DE 2001 CAMARA

para la prevención de la violencia en los espectáculos deportivos.

Se sugiere cambiar la denominación del proyecto de ley por:

Para la organización, control y prevención en los espectáculos deportivos.

En razón a que la prevención y el control en la medida en que sean efectivas y se cumplan los demás aspectos que contempla el presente proyecto conllevarán a minimizar cualquier conducta o acto que genere violencia.

TITULO I

Marco Conceptual

Artículo 1°. *Objeto de la Ley.* Se modifica por que se quiere es no hablar de violencia, en razón a que si se adoptan medidas de prevención y control efectivos se conjuran todos aquellos comportamientos o conductas divergentes que la puedan ocasionar, de la misma forma se debe suprimir la denominación de Fuerzas Armadas, por instituciones u organismos de seguridad del Estado ya que dentro del desarrollo del articulado se identificarán de acuerdo con la responsabilidad constitucional que les atañe frente a los eventos enunciados.

Artículo 1°. Quedará así:

Artículo 1°. *Objeto de la Ley.* La presente ley tiene por objeto establecer las medidas de prevención y control en los escenarios donde se desarrollen espectáculos públicos, regular las obligaciones de propietarios de instalaciones deportivas, clubes, sociedades anónimas organizadores y empresarios, así como las funciones de las instituciones y organismos involucrados en el desarrollo de esta actividad, además la designación del cargo, organización y funciones del Coordinador General de Seguridad.

Artículo 2°. Quedará igual.

Artículo 3°. Quedará igual.

Artículo 4°. Se propone modificar la redacción.

Artículo 4°. Quedará así: Coordinación Los eventos deportivos departamentales y municipales deben ser previamente coordinados entre las entidades de acuerdo con el ámbito de sus competencias, para lograr la efectiva aplicación de las medidas y actuaciones contempladas en la presente Ley y garantizar la tranquilidad y seguridad colectiva en la celebración de espectáculos

CAPITULO I

Responsabilidades de los organizadores

Sección I

Instalaciones del recinto

Artículo 5°. Quedará igual.

Artículo 6°. Se propone modificar.

Artículo 6°. Quedará así:

Artículo 6°. Asientos en las gradas.

1. Los propietarios de escenarios donde se desarrollen espectáculos públicos deberán adoptar las medidas necesarias para que estos recintos, dispongan de localidades numeradas y con asientos para todos los espectadores.

2. Los recintos en donde se desarrollen espectáculos públicos dispondrán asimismo de zonas reservadas y distantes entre sí para situar a las aficiones de los equipos contendientes, impidiendo materialmente la circulación de una a otra zona.

Artículo 7°. Se propone modificar.

Artículo 7°. Quedará así:

Artículo 7°. *Ubicación en el recinto del personal de los medios de comunicación.* El coordinador General de seguridad previo acuerdo con los organizadores y los medios de comunicación dispondrá la acreditación, que permita ejercer los respectivos controles de ingreso y ubicación de quienes están comprometidos en el cubrimiento periodístico de los diferentes eventos, la cual deberá portarse permanentemente.

Artículo 8°. Se propone modificar.

Artículo 8°. Quedará así:

Artículo 8°. Unidad de Control Organizativo.

1. Todos los escenarios donde se desarrollen espectáculos públicos, contarán con una Unidad de Control Organizativo (Puesto de Mando Unificado), instalada y en funcionamiento. Cuando tales unidades se encuentren instaladas en los campos de fútbol, deberán incorporar las dotaciones que se determinan en los artículos 60 a 64 de esta ley y además los mandos de apertura automática de los sistemas de barreras y vallas de protección y separación de espacios, y los medios electrónicos, mecánicos o de cualquier otra clase que desde la Unidad permita controlar el aforo y el ritmo de acceso de espectadores por zonas.

En las Unidades de Control Organizativo instaladas en los recintos dedicados a la práctica del baloncesto serán de aplicación las previsiones contenidas en los artículos 62 a 64 de esta Ley

2. Esta Unidad será también obligatoria en todas las instalaciones para las que en el futuro así se determine.

3. Todos los medios y elementos técnicos de control y gestión de entradas, de acceso a los recintos, los medios audiovisuales de la Unidad de Control Organizativo, las barreras y vallas de protección y separación así como cualquier otro medio electrónico, mecánico o de cualquier otra clase instalados en los recintos deportivos deberán ser compatibles entre sí y susceptibles de constituir un sistema único, integrado y operativo.

SECCION II

Condiciones de expedición, formato y características de las boletas de entrada

Artículo 9°. Se propone modificar.

Artículo 9°. Quedará así:

Artículo 9°. Venta de las Boletas de entrada.

Por circunstancias de seguridad, aglomeración de público, orden, y otras, la venta de boletas deberá hacerse en lugares diferentes al propio recinto.

Artículo 10. Se propone modificar.

Artículo 10. Quedará así:

Artículo 10. Artículo 10. *Formato y características.*

1. Será responsabilidad de los organizadores de espectáculos deportivos la impresión de las Boletas de entrada, de forma que estos respondan a las características reglamentariamente establecidas.

2. El formato y características técnicas de las Boletas de entrada, en cuanto a tamaño, papel, tintas y demás materiales utilizados en su impresión, deberán reunir las condiciones necesarias para impedir o dificultar en la mayor medida posible la copia o falsificación de los mismos.

3. Todas las Boletas de entrada que correspondan a una misma competición, torneo o modalidad de organización de eventos deportivos deberán responder a un único formato y tener características comunes.

Incluir numeral nuevo

4. Las boletas de cortesía deben quedar incluidas dentro de las del total del aforo, con el objeto de evitar los sobrecupos e impedir los incidentes que se presenten entre las personas por la utilización de las sillas y reducir los riesgos

Artículo 11. Quedará igual.

Artículo 12. Quedará igual.

Artículo 13. Quedará igual.

Artículo 14. Se propone modificar.

Artículo 14. Quedará así:

Artículo 14. *Anverso y reverso de las entradas.*

Las entradas deberán contener en el anverso los siguientes datos de identificación

- Numeración correspondiente.
- Recinto deportivo.
- Clase de competición, torneo y organizador.
- Evento deportivo, organizador del mismo y clubes, sociedades o entidades participantes.
- Clase y tipo de localidad.
- Puertas de acceso al recinto.

2. Las entradas deberán especificar en el reverso las causas por las que se pueda impedir el acceso al recinto deportivo a los espectadores que hayan adquirido las mismas, incorporando como mínimo las siguientes:

- La introducción de bebidas alcohólicas, armas, instrumentos susceptibles de ser utilizados como tales, bengalas, fuegos artificiales u objetos análogos.
- La introducción y exhibición de pancartas, símbolos, emblemas o leyendas que impliquen incitación a la violencia.

• El haber sido el portador sancionado con la prohibición de acceso a cualquier recinto deportivo en tanto no se haya extinguido la sanción.

• Encontrarse bajo los efectos de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes o sustancias análogas.

Incluir literal nuevo

Incluir como literal e) "Contemplar medidas preventivas de seguridad y convivencia, las cuales serán establecidas con anterioridad al inicio del espectáculo.

3. Los organizadores están obligados a fijar uno o varios carteles o tableros en el mismo lugar donde estén instaladas las taquillas, así como en cada una de las puertas de acceso al recinto deportivo, en los cuales y de manera que sea fácilmente visible desde el exterior del recinto, se hagan constar todas y cada una de las causas de prohibición de acceso al propio recinto.

SECCION III

Actuaciones de las Juntas Directivas

Artículo 15. Quedará igual.

Artículo 16. Se propone modificar.

Artículo 16. Quedará así:

Artículo 16. *Representante.*

1. En las competiciones deportivas que se determinen debidamente notificadas, la Junta Directiva, designará entre sus miembros un representante del club que actúe en su nombre para todos los efectos ante las autoridades correspondientes en cuanto afecte a la seguridad del acontecimiento deportivo organizado.

2. El representante asumirá, en nombre de los organizadores y ante el Coordinador de Seguridad, las obligaciones de colaboración y apoyo que la Ley le impongan

"Agregar numeral nuevo"

3. "El representante de la junta directiva del club se constituirá en parte civil, para efecto de demanda e indemnizaciones y demás aspectos ha que haya lugar en los espectáculos públicos".

Artículo 17. Se propone modificar.

Artículo 17. Quedará así:

Artículo 17. *Alto riesgo.* Las federaciones deportivas, ligas profesionales y empresarios de otros espectáculos comunicarán a la autoridad gubernativa y a la Policía Nacional, con una antelación mínima de ocho días, la programación de los espectáculos considerados de alto riesgo de acuerdo con los criterios establecidos con arreglo a lo dispuesto en el artículo 31 de esta ley.

Artículo 18. Se propone modificar.

Artículo 18. Quedará así:

Artículo 18. *Información sobre grupos de seguidores.*

Los empresarios y organizadores deberán facilitar oportunamente al Coordinador General de Seguridad de la Policía Nacional y a todos aquellos organismos comprometidos en la organización y desarrollo del espectáculo, toda la información que tengan disponible sobre los grupos de seguidores del equipo, en cuanto se refiere a composición, nivel de organización, comportamiento y evolución, lo cual permitirá adoptar las medidas previsibles para la seguridad del evento

2. Asimismo participarán al Coordinador la información de que dispongan sobre los planes de desplazamiento de estos grupos ante la celebración de acontecimientos deportivos concretos, agencias de viaje que utilicen, medios de transporte, localidades vendidas y espacios reservados en el recinto deportivo.

3. La Policía Nacional llevará una base de datos de las personas que sean sancionadas con la prohibición de acceso a cualquier recinto deportivo y cumplimiento de las disposiciones.

Artículo 19. Se propone modificar.

Artículo 19. Quedará así:

Artículo 19. *Revisión de instalaciones del recinto.*

Mínimo 24 horas antes de un espectáculo público comprendido en el ámbito de esta ley, el comité de prevención y atención de emergencias y desastres, los servicios técnicos del club, sociedad anónima, organizador y empresario practicarán un reconocimiento del recinto para evaluar el grado de adecuación de las instalaciones a las normas vigentes, poniéndolo en conocimiento del Coordinador General de Seguridad, con antelación suficiente y con indicación de día y hora, con objeto de que pueda, si lo estima necesario, supervisar su realización. En especial, se revisará el funcionamiento de puertas antipánico, debilidad de vallas, servicios de evacuación y salvamento, sistemas de prevención, alarma y extinción de incendios, condiciones de seguridad, higiene y, en su caso, alumbrado y ventilación.

SECCION IV

Condiciones de los envases de productos que se introduzcan o expendan en las instalaciones deportivas

Artículo 20. Quedará igual.

Artículo 21. Se propone modificar.

Artículo 21. Quedará así:

Artículo 21 *Rigidez y capacidad de los envases.*

1. Los envases de bebidas **permitidas**, alimentos y demás productos que se introduzcan para ser expendidos en las instalaciones o recintos deportivos podrán reunir, dentro de las establecidas con carácter general, cualesquiera condiciones de rigidez y capacidad, siempre que su ubicación, expendición, venta y consumo tengan lugar única y exclusivamente en los establecimientos de venta, cafeterías, restaurantes o similares, instalados en el interior del recinto deportivo.

2. Los envases de las bebidas **permitidas**, alimentos y demás productos que se expendan o sean objeto de venta al público en el interior de las instalaciones deportivas, fuera de los establecimientos de venta o locales indicados en el apartado anterior, no podrán ser botellas o recipientes de metal, vidrio, cerámica, madera o cualquier otro material similar.

3. Los envases de bebidas **permitidas**, alimentos o productos que se expendan o vendan en las instalaciones deportivas sólo podrán superar, en cuanto a capacidad o volumen del contenido los 500 gramos o mililitros, en un 5 %

Artículo 22. Quedará igual.

SECCION V

Cometidos y obligaciones del personal al servicio de los organizadores

Artículo 23. Se propone modificar.

Artículo 23. Quedará así:

Artículo 23. *Jefe del Servicio de Seguridad.*

En los escenarios donde se celebren espectáculos públicos y en aquellos otros que reglamentariamente se determinen, la Junta Directiva designará un Jefe de Servicio de Seguridad que estará sometido a la autoridad del Coordinador General de Seguridad y seguirá sus instrucciones en cuanto afecte a la seguridad del acontecimiento previsto

Artículo 24. Se propone modificar.

Artículo 24. Quedará así:

Artículo 24. *Efectividad de las prohibiciones.*

1. Para garantizar el cumplimiento de las prohibiciones, la policía Nacional y los organizadores dispondrán del personal y de los medios adecuados para impedir a los asistentes la introducción en el recinto de pancartas, símbolos, emblemas o leyendas que impliquen una incitación a la violencia; bebidas alcohólicas, y bebidas o alimentos de cualquier

clase de envases rígidos y otros elementos que puedan constituir amenaza a la integridad física de las persona o alterar el normal desarrollo del espectáculo.

2. Asimismo, adoptarán las medidas oportunas para impedir, el acceso a cuantos traten de introducir en el recinto armas u objetos susceptibles de ser utilizados como tales, bengalas y fuegos artificiales, o presenten síntomas de hallarse bajo los efectos de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes o sustancias análogas.

3. Queda prohibida en las instalaciones en que se celebren espectáculos públicos, y los organizadores serán responsables del cumplimiento de la prohibición, la introducción y venta de toda clase de bebidas alcohólicas; considerándose bebidas no alcohólicas aquellas no fermentadas, carbónicas o no, preparadas con agua potable o mineral, ingredientes, características y demás productos autorizados y entendiéndose por bebidas alcohólicas aquellas que en volumen presenten una graduación alcohólica, en grados centesimales, superior al 1%.

4. La Policía Nacional, los organizadores, el personal del club o de la sociedad anónima, impedirán la exhibición y retirarán con carácter inmediato cualquier tipo de pancarta o similar que se exhiba en las gradas incitando a la violencia, así como cualquier clase de bebida o alimento contrario a las disposiciones anteriores.

Artículo 25. Se propone modificar.

Artículo 25. Quedará así:

Artículo 25. *Prohibición cautelar de acceso o expulsión del recinto.* La Policía Nacional establecerá los mecanismos necesarios para hacer efectiva, por medio de su personal, la prohibición de acceso de las personas que hubieran sido sancionadas con dicha prohibición y cuya identificación les haya sido previamente facilitada por las autoridades gubernativas o por el Coordinador de Seguridad, así como, en su caso, la expulsión del recinto.

Numeral 2º. "Se sugiere su redacción en los siguientes términos:

"Cuando se trate de espectáculos públicos clasificados de alto riesgo y que impliquen la asistencia militar, esta se prestará en los términos del Artículo 86 del Código Nacional de Policía".

Artículo 26. Se propone modificar.

Artículo 26. Quedará así:

Artículo 26. *Separación de aficiones de los equipos contendientes.* En desarrollo de los espectáculos públicos el personal del club o sociedad anónima, en coordinación con la Policía Nacional, se encargará de dirigir y acomodar a los componentes de aficiones de los equipos contendientes, situándolos en los espacios dispuestos al efecto. Las personas que sean asignadas a la función de dirigir y acomodar a los asistentes al espectáculo, deberán portar la respectiva acreditación en lugar visible.

Artículo 27. Quedará igual.

Artículo 28. Se propone modificar.

Artículo 28. Quedará así:

Artículo 28. Numeral 1º. Los cursos deben ser programados además por el Comité de Prevención y Atención de Desastres y Emergencias establecidas en la ley.

Numeral 3º. Los simulacros de emergencias deberán ser coordinados con el Comité de Atención, Prevención de Desastres y Emergencias y la Policía Nacional.

Artículo 29. Quedará igual.

CAPITULO II

Funciones de las Fuerzas Armadas y organismos de seguridad

Se sugiere cambiar el título en los siguientes términos:

Funciones de las instituciones comprometidas en el desarrollo de espectáculos públicos.

Suprimir los Organismos de seguridad, por cuanto se diluye la responsabilidad cuando un evento es atendido por diversas autoridades.

SECCION I

Normas preventivas y cautelares de carácter general

Artículo 30. Se propone modificar.

Artículo 30. Quedará así:

Artículo 30. *Funciones en materia de espectáculos deportivos.* La Policía Nacional y organismos comprometidos desarrollarán en materia de espectáculos públicos las funciones que se determinan en esta ley, además de las competencias generales que tienen asignadas en sus normas específicas.

Artículo 31. Se propone modificar.

Artículo 31. Quedará así:

Artículo 31. *Calificación del riesgo.*

1. Los responsables del servicio de Policía y el Comité de Atención y Prevención de Emergencias, colaborarán en la determinación de las variables a tener en cuenta para calificar con arreglo al criterio establecido el riesgo de todo acontecimiento deportivo.

2. El sistema de criterios será establecido oficialmente y revisado anualmente por el Ministerio del Interior y la Comisión Nacional de Espectáculos Públicos. La revisión del sistema de criterios deberá efectuarse de acuerdo a la importancia y trascendencia del evento.

3. Una vez fijado o revisado el sistema de evaluación aplicable, se comunicará a las federaciones deportivas y ligas profesionales y también a los clubes, sociedades anónimas u organizadores de espectáculos deportivos y al Jefe de Policía local correspondiente.

Incluir numeral 4.

El Jefe de Policía impedirá la realización de espectáculos en recinto o lugar impropio o que no ofrezca la debida solidez o sometan a gran riesgo a los espectadores.

Incluir numeral 5.

Por motivos de orden público el Jefe de Policía podrá aplazar o suspender la presentación desarrollo de un espectáculo.

Artículo 32. Se propone modificar.

Artículo 32. Quedará así:

Artículo 32. Numeral 1º. Sin observación.

Numeral 2º. La Información sobre el seguimiento de los grupos violentos se pondrá a disposición del Jefe de Policía respectivo y del coordinador general de seguridad.

Artículo 33. Quedará igual.

Artículo 34. Se propone modificar.

Artículo 34. Quedará así:

Artículo 34. *Planos de instalaciones y llaves maestras.* El Comité de Prevención, Atención de Desastres y Emergencias dispondrá de llaves maestras del recinto para apertura de puertas y accesos al interior del mismo, así como planos de todas las instalaciones, todo lo cual habrá de ser facilitado por los clubes, sociedades anónimas u organizadores.

Artículo 35. Se propone modificar.

Artículo 35. Quedará así:

Artículo 35. *Reuniones previas.* Todo espectáculo público calificado de alto riesgo determinará por parte del Coordinador General de Seguridad de la Policía Nacional y del Comité de Prevención y Atención de Desastres y Emergencias, la celebración de cuantas reuniones previas estimen necesarias, debiendo participar el Representante de la Junta Directiva o en su caso los representantes de los organizadores y los responsables de los servicios que se prevea vayan a actuar, además de aquellos otros que se determinen en cada caso concreto, procediéndose a la delimitación de zonas de actuación y responsabilidad, dentro y fuera del recinto, antes, durante y después del acontecimiento.

Artículo 36. Se propone modificar.

Artículo 36. Quedará así:

Artículo 36. *Suprimir. Quedó incluido en el anterior Artículo.*

3. En los encuentros internacionales, las autoridades gubernativas o el Coordinador General de Seguridad de la Policía Nacional, mantendrán las conexiones necesarias, previas o simultáneas con los organizadores o representantes de los equipos visitantes, para prevenir la comisión de actos violentos por los grupos seguidores que se desplacen para presenciarlos, intercambiándose toda la información disponible al respecto.

SECCION II

Medidas operativas, específicas y simultáneas

Artículo 37. Se propone modificar.

Artículo 37. Quedará así:

Artículo 37. Cada espectáculo público determinará la instrucción y puesta en marcha de un dispositivo de seguridad policial específico que garantice el desarrollo del evento dentro de los parámetros de tranquilidad y seguridad, tanto hacia el interior como al exterior del recinto y zonas adyacentes al mismo.

Numeral 2º. Este dispositivo comprenderá medidas preventivas y cautelares sobre los grupos identificados como violentos, así como los servicios de apoyo en los accesos y de vigilancia exterior e interior que, en cada caso, acuerden el Coordinador de Seguridad de la Policía Nacional con el club, sociedad anónima o evento que se trate.

Artículo 38. Se propone modificar.

Artículo 38. Quedará así:

Artículo 38. *Protección de participantes y público.* La Policía Nacional y los organizadores establecerán los mecanismos necesarios para ofrecer la protección de los asistentes, participantes y equipos arbitrales, dentro y fuera del recinto deportivo y durante el tránsito hasta y desde el mismo y adoptarán para ello las medidas que resulten más idóneas, atendiendo a las circunstancias concurrentes en cada caso.

Artículo 39. Se propone modificar.

Artículo 39. Quedará así:

Artículo 39. *Control de acceso al recinto.*

1. En los accesos al recinto que a juicio del Coordinador General de la Policía Nacional resulten más conflictivos, se destacarán unidades de policía para prestar servicio y apoyo al personal de vigilancia del club o sociedad anónima y llevar a cabo los controles que eviten la infracción de las prohibiciones existentes.

2. Se sugiere suprimirlo.

Artículo 40. Se propone modificar.

Artículo 40. Quedará así:

Artículo 40. *Control de alcoholemia y drogas.* Las autoridades competentes dispondrán las medidas técnicas que permitan incorporar al dispositivo de seguridad del recinto el control de alcoholemia y el de aquellos en los que se adviertan síntomas de hallarse bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes o sustancias análogas. Estas medidas, una vez determinadas, se aplicarán en las áreas neutralizadas a que se refiere el artículo 43 de esta ley.

Artículo 41. Se propone modificar.

Artículo 41. Quedará así:

Artículo 41. Se sugiere fijar la responsabilidad de quiénes son las autoridades a que se refiere el presente y el anterior artículo.

Artículo 42. Se propone modificar.

Artículo 42. Quedará así:

Artículo 42. *Control de aforo.* Cuando se detecte un exceso evidente de ocupación del aforo del recinto que pueda poner en peligro la seguridad de los asistentes, los servicios actuantes lo comunicarán de inmediato al Coordinador

General de Seguridad de la Policía Nacional que en casos graves podrá acordar incluso la suspensión del espectáculo público, previa consulta con la autoridad competente.

Artículo 43. Se propone modificar.

Artículo 43. Quedará así:

Artículo 43. *Áreas neutralizadas.* En las inmediaciones de los escenarios donde se desarrollen espectáculos públicos se delimitarán, por razones de seguridad, siempre que sea necesario, áreas neutralizadas con espacios limitados y reservados a los que se impedirá el paso del público en general y que servirán como pasillos de autoridades, como zona para situar las unidades de seguridad y socorro, sus respectivas dotaciones, estacionamiento de vehículos policiales o permanencia de caballos, o para efectuar los controles a que se refiere el artículo 40 y las demás diligencias y actuaciones que decidan las autoridades responsables.

Artículo 44. Se propone modificar.

Artículo 44. Quedará así:

Artículo 44. *Control de grupos de seguidores.* A los miembros de la Policía Nacional asignados al efecto se les suministrarán los medios necesarios, diferentes a los de dotación, para un efectivo control de los grupos de seguidores hasta el recinto deportivo y de regreso del mismo.

Artículo 45. Se propone modificar.

Artículo 45. Quedará así:

Artículo 45. *Oficinas móviles de denuncias.* En las proximidades de los recintos en que se celebren espectáculos públicos calificados de alto riesgo, la autoridad administrativa ubicará oficinas móviles de denuncias y equipos de recepción de retenidos.

SECCION III

Prácticas de capacitación

Artículo 46. Se propone modificar.

Artículo 46. Quedará así:

Artículo 46. *Emergencias y simulacros.* Los simulacros de emergencias se planificarán en coordinación con los responsables de la Policía Nacional y el Comité de Atención, Prevención de Desastres y Emergencias y se practicarán con la asistencia profesional de las unidades especializadas, obteniendo el auxilio y colaboración de cuantos participen en las tareas de seguridad colectiva de los espectáculos públicos.

Artículo 47. Se propone modificar.

Artículo 47. Quedará así:

Artículo 47. *Comité de Prevención y Atención de Emergencias y Desastres.* Los organismos integrantes de este comité, prestarán su concurso y colaboración necesaria para garantizar el normal desarrollo de los espectáculos públicos de que trata la presente ley.

Artículo 48. Se propone modificar.

Artículo 48. Quedará así:

Artículo 48. *Actividades de capacitación.* Los clubes y organizadores, de acuerdo con las previsiones de la Comisión Nacional de espectáculos Públicos, organizarán cursos de orientación técnica y actividades de capacitación destinados a los responsables de la seguridad privada contratados por los clubes o sociedades anónimas y agrupaciones de voluntarios que se constituyan, así como de formación y especialización de acomodadores y empleados de los organizadores de espectáculos públicos.

CAPITULO III

Autoridades gubernativas y coordinadores de seguridad

SECCION I

Organización

Artículo 49. Se propone modificar.

Artículo 49. Quedará así:

Artículo 49. *Normas generales.* El Ministro del Interior, los Gobernadores, los Alcaldes y los Delegados del Gobierno, realizarán las funciones de coordinación general previstas en esta ley y podrán asignar, en coordinación con el Director General de la Policía Nacional, Coordinadores Generales de Seguridad, de la Policía Nacional para territorios determinados o para espectáculos públicos atribuciones limitadas al ámbito de la entidad o evento que se trate.

Artículo 50. Se propone modificar.

Artículo 50. Quedará así:

Artículo 50. Numeral 1º. Las autoridades gubernamentales o, en su caso, el Coordinador General de Seguridad de la Policía Nacional asumirán las tareas...

Numeral 2º. Suprimir el Comandante del Ejército, por cuanto estas funciones no son de la esencia o de naturaleza de las Fuerzas Militares según la Constitución Nacional.

Artículo 51. Se propone modificar.

Artículo 51. Quedará así:

Artículo 51. Suprimir "o del Ejército Nacional".

SECCION II

Cometidos y funciones

Artículo 52. Se propone modificar.

Artículo 52. Quedará así:

Artículo 52. *Determinación de objetivos.* Las autoridades gubernamentales y, en su caso, los Coordinadores Generales de Seguridad de la Policía Nacional, asumirán la fijación de objetivos y directrices, tanto de la acción policial como de la acción propia de los clubes o sociedades anónimas destinada a garantizar la seguridad y el normal desenvolvimiento de los espectáculos de que se trate, previniendo especialmente la producción de sucesos catastróficos o vandálicos.

Artículo 53. Se propone modificar.

Artículo 53. Quedará así:

Artículo 53. *Diseño del dispositivo de seguridad.* Teniendo en cuenta las orientaciones de la Comisión Nacional de Espectáculos Públicos, las autoridades gubernamentales o los Coordinadores Generales de Seguridad de la Policía Nacional, diseñarán el marco de actuación general del dispositivo de seguridad al que deberán atenerse los servicios policiales y los responsables de los clubes o sociedades anónimas, antes, durante y después del acontecimiento deportivo, dentro y fuera del escenario.

Artículo 54. Se propone modificar.

Artículo 54. Quedará así:

Artículo 54. *Funciones del Coordinador General de Seguridad de la Policía Nacional.*

a) Planificar y organizar los servicios de seguridad que, con carácter general, deban establecerse para la celebración de espectáculos públicos;

b) Coordinar los dispositivos de seguridad de los espectáculos públicos, convocando las reuniones cuando las circunstancias o la urgencia del caso así lo requieran;

c) Supervisar la actuación de los Coordinadores de Seguridad en cada club, sociedad anónima o espectáculo público;

d) Fijar las variables a tener en cuenta para calificar el riesgo de los espectáculos públicos, con arreglo al baremo establecido;

e) Ejercer las demás funciones de carácter general necesarias para la protección de personas, instalaciones o bienes con motivo de los espectáculos públicos.

Evaluar la actuación, desempeño y eficiencia de los Organismos comprometidos en el control de los espectáculos públicos y formular las recomendaciones pertinentes en su oportunidad ante las autoridades gubernativas respectivas.

Agregar:

f) Evaluar la actuación, desempeño y eficiencia de los organismos comprometidos en el control de los eventos deportivos y formular las recomendaciones pertinentes en su oportunidad ante las autoridades gubernativas respectivas.

Artículo 55. Quedará igual.

Artículo 56. Se propone modificar.

Artículo 56. Quedará así:

Artículo 56. *Funciones del Coordinador de Seguridad en cada club, sociedad anónima o espectáculo público.* El Coordinador de Seguridad en cada club, sociedad anónima o espectáculo público deberá mantener las relaciones y comunicaciones necesarias con el representante de la Junta Directiva de la sociedad anónima o el representante del club y con el respectivo coordinador general de seguridad de la Policía Nacional y cumplirá las siguientes funciones:

A. En el exterior del recinto:

- a) Suprimir el literal a);
- b) Ordenar a los empleados del club o sociedad anónima, llevar a efecto controles de asistentes en los accesos más conflictivos;
- c) Obligar a los responsables del recinto a la retirada inmediata de pancartas y símbolos que inciten a la violencia, exhibidos por los espectadores o asistentes;
- d) Mantener contacto permanente con las Unidades de Intervención situadas en el exterior del recinto y tener informados a sus responsables de cuantas incidencias se estén produciendo en el campo y afecten a la seguridad del acontecimiento deportivo;
- e) Coordinar con los responsables de los servicios **policiales** el apoyo más adecuado para la efectividad de las medidas adoptadas por los organizadores en el recinto;
- f) Recomendar medidas para el acceso ordenado de los seguidores al recinto.

B. En el interior del recinto:

- a) Hacer parte de la unidad de control organizativo.

Se suprime ejercer el mando directo sobre el dispositivo de seguridad, teniendo en cuenta que la Policía diseña su propio dispositivo de seguridad de acuerdo con las informaciones previas que se reciben y coordinan y por tanto el Jefe de Policía del servicio es quien debe directamente direccionar el servicio;

b) Participar en el reconocimiento previo del escenario donde se desarrolla el espectáculo público, con el Coordinador General de Seguridad de la Policía Nacional, prestando especial atención al sector determinado para la separación de las aficiones de los equipos contendientes y a la ubicación de grupos presumiblemente violentos calificados de alto riesgo o riesgo moderado;

c) Coordinar con los responsables de los servicios policiales, el servicio de apoyo adecuado en el interior del recinto.

Supervisar las actuaciones de los responsables del club o sociedades anónimas en la ubicación de las aficiones de los equipos contendientes en las zonas previamente reservadas al efecto;

d) Coordinar con la Policía Nacional y los responsables del espectáculo público el no ingreso o retiro de las pancartas y/o símbolos que inciten a la violencia, exhibidos por los espectadores o asistentes;

e) Mantener contacto permanente con el Coordinador General de Seguridad de la Policía Nacional, sobre las Unidades policiales situadas en el exterior del recinto y tener informados a los responsables de cuantas incidencias se estén produciendo en el campo y afecten la seguridad del espectáculo público;

f) Colaborar en la identificación, con los medios técnicos de la Unidad de Control Organizativo y del recinto deportivo, de los grupos o personas

que adopten actitudes violentas o que provoquen a las aficiones de los equipos contendientes;

g) Recomendar al público asistente, a través de megafonía o por los medios de comunicación, el cumplimiento y respeto de las medidas de seguridad colectivas;

h) Coordinar con el Jefe General de Seguridad de la Policía Nacional el desalojo del recinto procurando su normalidad.

Otras funciones:

a) Remitir informe después de cada espectáculo público al coordinador general de seguridad de la Policía Nacional, con expresión de las incidencias registradas, analizando el servicio de seguridad prestado y proponiendo las modificaciones pertinentes o el empleo de nuevos métodos de actuación, a los efectos previstos en los Artículos 32 y 33 de esta ley.

CAPITULO IV

La unidad de control organizativo

Puesto de mando unificado

Se sugiere cambiar la denominación en razón a que ya existe un mecanismo que agrupa las organizaciones involucradas en la prevención y atención de este tipo de eventos.

Artículo 57. Se propone modificar.

Artículo 57. Quedará así:

Artículo 57. *Puesto de mando unificado. Definición.* Es el centro, dotado del conjunto de medios que se determinan en los Artículos siguientes y adecuadamente ubicado en las instalaciones deportivas, desde donde el Coordinador ejerce la dirección del dispositivo de seguridad, en todas sus fases, durante el acontecimiento deportivo, con la asistencia del responsable de seguridad del mismo, para facilitar su normal desarrollo.

Artículo 58. Quedará igual.

Artículo 59. Se propone modificar.

Artículo 59. Quedará así:

Artículo 59. *Ubicación de los responsables de seguridad.* Los responsables superiores de los distintos servicios de seguridad o sus delegados, con presencia en el interior de los recintos, se situarán en las instalaciones de esta Unidad durante la celebración de los encuentros deportivos.

Artículo 60. Quedará igual.

Artículo 61. Quedará igual.

Artículo 62. Quedará igual.

Artículo 63. Quedará igual.

Artículo 64. Quedará igual.

Artículo 65. Quedará igual.

CAPITULO V

Actas, informes y propuestas

Artículo 66. Se propone modificar.

Artículo 66. Quedará así:

Artículo 66. *Acta del espectáculo.*

1. Finalizado el espectáculo público, el Coordinador general de Seguridad de la Policía Nacional levantará acta, con la participación de los responsables de los servicios enumerados en el Artículo 35 y del representante del club, sociedad anónima u organizador del espectáculo.

2. En el acta, se harán constar:

El desarrollo y aplicación del dispositivo de seguridad, antes, durante y después del espectáculo.

Los actos violentos y demás incidencias producidas, que sean relevantes desde el punto de vista de la seguridad.

Las manifestaciones, sugerencias o propuestas que estimen necesario formular los asistentes sobre el diseño y aplicación del dispositivo de seguridad.

3. Del acta se extenderán copias para los clubes, sociedades anónimas participantes u organizadoras y para la Comisión Nacional de espectáculos públicos la que deberá ser enviada dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a la celebración del espectáculo público.

Artículo 67. Quedará igual.

Artículo 68. Quedará igual.

Artículo 69. Quedará igual.

Artículo 70. Quedará igual.

CAPITULO VI

Comisión Nacional contra la Violencia en los Espectáculos

Comisión Nacional de Espectáculos Públicos

Se sugiere el cambio de la denominación para suprimir la connotación violenta.

Artículo 71. Se propone modificar.

Artículo 71. Quedará así:

Artículo 71. *Creación.* Se crea la Comisión Nacional de Espectáculos Públicos que será integrada por:

- Un representante del Ministerio del Interior, que la presidirá.
- Un representante de la Federación de Municipios de Colombia.
- Un representante de la Policía Nacional.
- Un representante del Ministerio de Educación.
- Un representante de la Defensa Civil.
- Un representante de Coldeportes.
- Un representante de las Federaciones Deportivas Nacionales.
- Un representante de la Asociación Colombiana de Redactores Deportivos, Acord.
- Un representante de los deportistas.

Artículo 72. Se propone modificar.

Artículo 72. Quedará así:

Artículo 72. *Funciones de la Comisión Nacional de Espectáculos Públicos.* Tiene como funciones:

- Promover e impulsar acciones de prevención de violencia en los espectáculos de cualquier índole.
- Elaborar orientaciones y recomendaciones para las personas naturales y jurídicas que organicen espectáculos en los que se prevea la posibilidad de actos de violencia.
- Instar a las Instituciones a modificar sus Estatutos para recoger en los regímenes disciplinarios las normas relativas a la prevención de la violencia.
- Promover medidas para la realización de los controles de doping y alcoholemia en los espectáculos y la prohibición de introducir objetos peligrosos o susceptibles de ser utilizados como armas.
- Promover campañas de divulgación en seguridad ciudadana.
- Recoger y publicar anualmente los datos sobre violencia en los espectáculos, así como realizar encuestas sobre esta materia.
- Realizar informes y estudios sobre las causas y los efectos de la violencia en los espectáculos.
- Proponer el marco de actuación de las agrupaciones de voluntarios.
- Concitar a los medios de comunicación su apoyo para evitar cualquier tipo de incitación o provocación que pueda generar actitudes violentas por parte de los espectadores u otros sectores de la comunidad.
- Recomendar sanciones a clubes, corporaciones, sociedades anónimas y organizadores de espectáculos que no cumplan con las directrices señaladas en la presente ley.
- Proponer las recomendaciones necesarias para el desarrollo de los espectáculos que se consideren de gran trascendencia.

Artículo 73. Nuevo.

Artículo 73. Quedará así:

Artículo 73. *Asistencia Militar.* Para los eventos clasificados como de alto riesgo y en concordancia con el Artículo 86 del Código Nacional de Policía, la asistencia militar se empleará en el cubrimiento de los sectores aledaños a los escenarios deportivos y en ningún caso en la parte interior o perimetral del mismo. Este apoyo deberá prestarse utilizando medios disuasivos autorizados por la ley, tales como escudos, máscaras antigases, bastones de mando y elementos empleados para el control de multitudes. Queda totalmente prohibido la utilización de armas de fuego.

Artículo 74. Nuevo.

Artículo 74. Quedará así:

Artículo 74. *Apropiación recursos a los fondos de vigilancia y seguridad.* Los alcaldes podrán fijar la tasa que cobren a los empresarios privados de espectáculos públicos como recuperación del costo en que incurre el Estado, por la disposición inicial de miembros de la Policía Nacional requeridos para el cumplimiento del deber del empresario de asegurar el normal desarrollo del espectáculo. Para la fijación de la tasa se tendrá en cuenta el número de efectivos requeridos tanto dentro como fuera del sitio, el número de espectadores previsto, el comportamiento histórico de los espectadores en eventos similares, el número de boletas debidamente selladas por la autoridad competente para la venta al público o el previsto si se trata de un espectáculo que no tiene el carácter de periódico y el tiempo durante el cual se requiere del dispositivo especial. Los empresarios deberán pagar la tasa aquí prevista como requisito previo para la obtención del permiso de que trata el Código Nacional de Policía. Los recursos así obtenidos, serán administrados en los Fondos de Seguridad Municipales cuya creación fue ordenada mediante la Ley 418 de 1997 y se destinarán para los fines de los mismos.

Artículo 75. Nuevo.

Artículo 75. Quedará así:

Artículo 75. *Condiciones e idoneidad de los coordinadores de seguridad de los clubes.* La designación de estos empleados deberá recaer en personas idóneas en materia de seguridad, quienes deberán acreditar las constancias o títulos respectivos.

Artículo 76. Nuevo.

Artículo 76. Quedará así:

Artículo 76. *Certificación escenarios.* Los escenarios donde se desarrollen espectáculos públicos deben estar certificados y cumplir unos requisitos mínimos de seguridad, comodidad, adaptación técnica, sistemas de evacuación y todas aquellas especificaciones establecidas en las normas de la Federación Deportiva, con el objeto de minimizar los riesgos y garantizar el mejor desarrollo de los espectáculos, reduciendo la ocurrencia de desórdenes o brotes de violencia que enturbien su realización.

Artículo 77. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

José Maya Burbano,
Representante Cámara
departamento del Putumayo.

* * *

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

AL PROYECTO DE LEY NUMERO 136 DE 2000 SENADO, 216 DE 2001 CAMARA

*por la cual se honra la memoria y obra política del ilustre
colombiano Augusto Ramírez Moreno.*

Honorables Representantes:

Quienes representamos los intereses de nuestros conciudadanos desde el Congreso, entendemos la importancia de contar con una memoria nacional que honre a los líderes que han forjado el destino de la Patria. Fortalecer esa memoria histórica, es el propósito de este proyecto.

En una época en la que se reclama el fortalecimiento de los partidos políticos, y la definición de principios claros, que permitan que la democracia se desarrolle a partir de ideas y de valores inmutables, resulta necesario resaltar la memoria de ilustres colombianos que como el doctor Augusto Ramírez Moreno, hicieron de su actuar en la vida pública un modelo de pulcritud, responsabilidad y amor por la patria.

Augusto Ramírez Moreno nació el 23 de noviembre de 1900 en Medellín; hijo de don Enrique Ramírez Gómez, un ilustre jurista de la tierra antioqueña. A los seis años se radicó con su familia en Ibagué. En esa ciudad, a la que años después llamó “señorial y británica” gravó en su mente la escena de la riña de un gallo de pelea con un gavián, que dio origen al que sería uno de los principios de su vida: “Puesto que es preciso morir, seamos valientes”.

En 1909, con ocasión del nombramiento de don Enrique Ramírez como Magistrado, la familia se trasladó a Manizales y dos años después se radicaron en Bogotá. Era la época en que la capital surgía como centro literario en la que los poetas se reunían en asociaciones y tertulias, muchas de las cuales fue su gesto, entre las que merece mencionarse “La Gruta Simbólica”.

Augusto Ramírez Moreno perteneció, años después, a la “Sociedad Menéndez y Pelayo” y a la “Sociedad Rubén Darío” donde conoció a sus primeros compañeros de lucha. Así se formó el grupo conocido popularmente como “Los niños precoces”, del que hicieron parte además, Nicolás Llinás Vega, Germán Arciniegas, Hernando de la Calle y Primitivo Crespo.

Posteriormente, en las célebres tertulias en el “Café Windsor” conoció a quienes fueron sus compañeros de lucha durante muchos años: “Los Leopardos”. A finales de los años veinte, irrumpieron con este nombre en la vida pública colombiana, Silvio Villegas, Eliseo Arango, Augusto Ramírez Moreno, y José Camacho Carreño.

Sobre las razones que dieron lugar a la aparición de Los Leopardos, el santandereano José Camacho Carreño, se expreso así: “Era necesario atornillar en el Partido Conservador ciertas articulaciones espirituales, evocar sus orígenes, volverlo a la tradición olvidada, atar sus legiones al batallón disciplinario. Abajo la demagogia y la rebelión individualista, fue divisa nuestra”.

Si bien es cierto que el señor Ramírez Moreno llegó tarde a “Los Leopardos” la identidad ideológica con el pensamiento de sus compañeros fue clara. De autores como Maurrás y Barrés tomaron las bases para su teoría sobre la nacionalidad colombiana, y aprendieron de los clásicos la pureza de la forma de los incontrovertibles argumentos con que zahirieron a sus adversarios. Fue Augusto Ramírez Moreno “un leopardo sin manchas”, como lo expresó el poeta Jorge Robledo Ortiz.

Quizá una de las principales victorias de Augusto Ramírez Moreno como orador, ocurrió durante las concentraciones de los días 17, 18 y 30 de septiembre, recogidas por el diario “El País”: “Las palabras de Ramírez Moreno, arrojadas a la plaza pública con la violencia de los proyectiles, marcan la ruta de nuestros sentimientos. Detrás de ellas un pueblo avanzará pujante como las tormentas y con la idea de la patria, como inmensa coraza”.

En 1933 fue elegido por primera vez Representante a la Cámara, durante el gobierno de Enrique Olaya Errera, planteando debates que son recordados por su ardentía y elegancia. En 1945 volvió a ser elegido Representante en el Congreso de la República.

Iniciado en 1947 su tercer período como Parlamentario, puso en práctica su máxima sobre el valor, cuando habiendo esgrimido un parlamentario su revolver contra otro, el Representante Ramírez Moreno lo increpó diciendo: “en una alta plataforma, inerme, lejos de mis colegas de memoria, podría decirle al país que no tengo miedo. Pero si lo tengo. Solamente impulsado por el deber cívico me atrevo a situarme a solo diez pasos del señor (...) Con su deseo de adquirir fama, puede disparar contra

este modesto ciudadano, que desde ahora lo perdona”. Ante ello, el increpado se limitó a abandonar el recinto, para luego retar a duelo al señor Ramírez Moreno.

El servicio que prestó este ilustre colombiano no se limitó al Congreso Nacional. Fungió además, con gran éxito, como diplomático, representando a nuestro país en la Conferencia Interamericana de Petrópolis, en la IX Conferencia Interamericana de Bogotá y en las III y IV reuniones de la Asamblea General de las Naciones Unidas, celebradas en París en 1948 y en 1951 además de diversos cargos consulares, ocupó altísima dignidad las embajadas en París y en Lima.

A los sesenta años fue nombrado Ministro de Gobierno por el Presidente Alberto Lleras. Al momento de su renuncia, se escribió en el periódico “La República”: “Los trabajos y los días no han logrado hacer mella en el doctor Ramírez Moreno, quien en su arrogante madurez presenta el aspecto de *esas viejas rocas batidas por la tempestad*. Su elocuencia es todavía la de su juventud; no ha querido hacerles concesiones ni a los relámpagos en la noche”.

De prolija, producción literaria, dentro de sus escritos se encuentran: *Equilibrio americano, Crítica al tratado de Washington de 1856, Episodios, El Político; Los Leopardos, Las ideas socialistas y el problema Presidencial, La Crisis del Partido Conservador en Colombia, Una Política Triunfante, El Libro de las Arengas, Tratado sobre la Falsedad, La Nueva Generación; y Biografía de un Contrapunto*.

Murió en 1974, como dijo el poeta Jorge Robledo Ortiz: “de lo que tenía que morir: de aldabonazo seco, ineludible sobre esa caja de relámpagos que él llamaba corazón”.

Y en 1935, como su epitafio anticipado, escribió Augusto Ramírez Moreno: “*Bendito sea Dios en mi padre y en mi madre! Bendito en mi esposa y en mis hijos! Bendito en mis luchas y en mis reveses! Bendito por la religión que me dio y por la patria que señaló! Bendito por la pobreza de mi vida y por la opulencia de ambición! Bendito por las ideas y por los hombres que hizo querer! Y cuando los ojos despavoridos en la agonía y mi corazón moribundo de espanto por la presencia de Juez, oh! Dios, no pongan en mi garganta sino estertores de dolor y de miedo, sólo pido para bendecirte por mi suerte, Dios mío!*”.

Es posible que, en épocas de desmesurado reformismo arengado por quienes recurrentemente anuncian la llegada de la modernidad, las ideas de Augusto Ramírez Moreno, expresadas como Concejal, Diputado, Parlamentario, Ministro, Cónsul, Embajador y columnista, aparezcan para algunos como trasnochados llamados, hechos desde comienzos de siglo, a la formación de una verdadera nacionalidad colombiana.

Seguramente, algunos pensarán que una ley en la que se exalta la personalidad de un ilustre colombiano, resulta innecesaria para un país con los problemas que se evidencian en nuestra Colombia. Pero también es la hora adecuada para fijar derroteros claros y objetivos que resultan más fáciles de definir en la emulación de prohombres que recorrieron caminos de la historia, y que repiten en su constante devenir. Pierde importancia el hecho de que un personaje de la talla de Augusto Ramírez Moreno haya sido liberal o conservador. Lo relevante es su aporte al país y su compromiso irrenunciable con la política, expresado en la contradicción respetuosa con otras tendencias del pensamiento.

Por ello es necesario recuperar para Colombia, al político descrito en magistrales líneas por Augusto Ramírez Moreno, las que se propone al honorable Congreso perpetuar en una placa que deberá esculpirse en el seno de la democracia, junto a un óleo del tan ilustre líder y prohombre nacional:

“Un político no es sino una gran inteligencia al servicio de un ideal más grande todavía. Hay quienes creen que el político es un fino mentiroso, un embustero perfeccionado; que político es el que engaña y el que desacredita por desleal consigo mismo y con los otros. La política y la mentira nada tienen de común. Un político es el hombre

que tiene don profético, claridad de propósitos y voluntad impertérrita para lograrlos”.

Para reconstruir a Colombia resulta indispensable aportar ideas alejadas de mezquinos intereses. Los partidos son mucho más que agrupaciones de personas con aspiraciones electorales similares; constituyen el soporte, ideológico de una Nación que, bajo las reglas de la democracia, expresan su dispenso o su consenso en el diseño y construcción del Estado.

Los debates nacen de la contradicción, por ello, de la altura con que se expresen las diferencias en materia doctrinaria, dependerá la utilidad de los lineamientos que el Congreso fije al país. Debemos promover, dentro del sagrado recinto democrático, la discusión ampliamente documentada e inteligente. Por ello, se propone en el proyecto, la creación del “Premio al mejor nuevo orador “Augusto Ramírez Moreno”, que deberá ser entregado cada tres años, el trece de marzo de la última legislatura del período para la cual hayan sido elegidos los congresistas, a los Parlamentarios que se hayan destacado por su habilidad inteligencia y consagración a la causa colombiana.

Augusto Ramírez Moreno merece todos los homenajes de quienes nos formamos y aprendemos de su ejemplo y de su historia, la misma que queremos y debemos registrar para las presentes y futuras generaciones.

Proposición

Por todas las anteriores consideraciones, propongo desde la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, apruébese en primer debate el texto del Proyecto de ley número 136 de 2000 Senado, 216 de 2001 Cámara, “Por la cual se honra la memoria y obra política del ilustre colombiano Augusto Ramírez Moreno”.

De los honorables Representantes:

Manuel Ramiro Velásquez Arroyave,
Representante a la Cámara,
Comisión Segunda de Relaciones Exteriores,
Defensa y Seguridad Nacional y Comercio Exterior.

* * *

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

AL PROYECTO DE LEY NUMERO 221 DE 2001 CAMARA

por la cual la Nación se asocia a los 150 años de fundación del municipio de Girardot, departamento de Cundinamarca.

Doctor

JOSE GENTIL PALACIOS URQUIZA

Presidente

Comisión Segunda

Cámara de Representantes

Me ha correspondido el encargo de presentar ponencia para primer debate al proyecto de ley en mención, cuyo motivo principal es la celebración de los 150 años de fundación del municipio de Girardot, en el departamento de Cundinamarca.

Reseña histórica:

Girardot, figuró como aldea perteneciente al departamento de Mariquita. El 7 de julio de 1860 perteneció al departamento de Purificación y el 7 de septiembre de 1862 al del Tequendama, en 1865 se erigió una parroquia, cuyo primer bautismo se registró el 18 de marzo de 1866 y el primer matrimonio el 9 de enero de 1887. Fue el primer alcalde del municipio don Claudio Clavijo.

El Puente Real, Puente viejo o de Flandes, obra iniciada el 20 de septiembre de 1882, se inauguró el 15 de marzo de 1884, el puente tenía 75 metros de luz, 3 metros de ancho y una elevación de 12 metros sobre el nivel ordinario de las aguas.

Cabe anotar que hasta la década de los 30 Girardot conservó el segundo puesto como puerto sobre el río Magdalena, siendo superado únicamente por Barranquilla, en la actualidad aparte de ser un sector de intensa actividad turística es sede del Reinado Nacional del Turismo.

Marco jurídico:

Es importante analizar que el proyecto presentado por la honorable Representante Nancy Patricia Gutiérrez Castañeda, está sustentado en su parte jurídica por múltiples sentencias de la Corte Constitucional en cuanto al tema de iniciativa del Congreso en cuanto al gasto público, Sentencia C-180 de 1994 “derecho a tener iniciativa legislativa en las corporaciones públicas”, al igual que la atribución de competencias de la Corte Constitucional.

El proyecto de ley consta de cuatro artículos de los que cabe resaltar el segundo que pretende desarrollar programas para la recuperación del río Magdalena, así como del patrimonio cultural e histórico del municipio.

Es necesario que el Congreso de la República sin violar los principios de austeridad del gasto y siendo consecuente con el Plan de Desarrollo, se aune a los esfuerzos de municipios tan importantes como Girardot, que ha sido y seguirá siendo un polo de desarrollo para la industria turística de nuestro país.

Proposición:

Por las anteriores consideraciones rindo ponencia favorable para primer debate al Proyecto de ley número 221 de 2001 Cámara, “por la cual la Nación se asocia a los 150 años de fundación del municipio de Girardot, departamento de Cundinamarca”.

Mario Alvarez Celis,
Representante Ponente.

CONTENIDO

Gaceta número 300 - Jueves 14 de junio de 2001
CAMARA DE REPRESENTANTES
PONENCIAS

| | Pags. |
|---|--------------|
| Ponencia para primer debate al Proyecto de Ley número 140 de 2001 Cámara, 72 de 2000 Senado | 1 |
| Ponencia para primer debate al Proyecto de Ley número 029 de 2000 Senado, 144 de 2001 Cámara , por medio de la cual se aprueba el convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999..... | 2 |
| Ponencia para primer debate al Proyecto de Ley número 63 de 2000 Senado, 191 de 2001 Cámara, por la cual se modifica el artículo 7º de la Ley 01 de 1991. | 6 |
| Ponencia para primer debate al Proyecto de Ley número 193 de 2001 Cámara, Ley para la prevención de la violencia en los espectáculos deportivos.. | 7 |
| Ponencia para primer debate al Proyecto de Ley número 136 de 2000 Senado, 216 de 2001 Cámara, por la cual se honra la memoria y obra política del ilustre colombiano Augusto Ramírez Moreno | 14 |
| Ponencia para primer debate al Proyecto de Ley número 221 de 2001 Cámara, por la cual la Nación se asocia a los 150 años de fundación del municipio de Girardot, departamento de Cundinamarca..... | 16 |