



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

ISSN 0123 - 9066

AÑO XI - Nº 560

Bogotá, D. C., jueves 5 de diciembre de 2002

EDICION DE 16 PAGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMON OTERO DAJUD
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 113 DE 2002 CAMARA

por la cual se definen las etapas del proceso de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo, se promueve la competencia y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., diciembre 3 de 2002

Doctor

ALIRIO VILLAMIZAR AFANADOR

Presidente

Comisión Quinta Constitucional

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad.

Distinguido doctor:

En cumplimiento de la honrosa designación que usted nos hiciera como Ponentes del Proyecto de ley número 113 de 2002 Cámara, *por la cual se definen las etapas del proceso de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo, se promueve la competencia y se dictan otras disposiciones*, nos permitimos rendir ponencia para primer debate al proyecto en mención.

Cordialmente,

El Coordinador Ponente,

Luis Fernando Duque García.

El Coponente,

Jaime Durán Barrera.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 113 DE 2002 CAMARA

por la cual se definen las etapas del proceso de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo, se promueve la competencia y se dictan otras disposiciones.

Antecedentes del proyecto

A partir de la Constitución del 91, Colombia entró definitivamente en la órbita de países que miran la libre competencia (artículo 333

C. P.) como uno de los elementos de mayor incidencia en el desarrollo económico.

A tono con la legislación canadiense (país como Colombia de fronteras cerradas y crecimiento hacia adentro, hasta hace poco tiempo), tiene un conjunto de normas, unas de carácter general (Estatuto de Promoción de Competencia - Decreto 2153 de 1992) y otras que particularizan las aplicaciones específicas a cada sector económico, no siempre de manera afortunada (sector financiero, de servicios públicos domiciliarios y otros).

Está demostrado que la verticalidad en la distribución de los bienes y servicios induce a ineficiencias, improductividad y concentración económicas, lo que resulta nocivo al sistema económico, máxime cuando se trata de un servicio público además de que políticamente se puede convertir en un medio de presión altamente inconveniente.

Las restricciones verticales sobre la competencia han sido definidas como aquellas que afectan a empresas correspondientes a distintas etapas del proceso productivo. Las acciones anticompetitivas verticales surgen en relación con la división de todo proceso económico en distintas etapas sucesivas.

El concepto de mercado, desde el punto de vista económico usual, es el conjunto de relaciones entre los oferentes y los demandantes de determinado producto. Desde este ángulo, todas las conductas económicamente significativas se desarrollan en un mercado, que se caracterizan por variaciones continuas en parámetros también significativos. (Ej.: Elasticidad cruzada de la demanda, capacidad de reacción por oferta de bienes sustitutos y otros).

En Colombia, **el concepto de mercado** no ha recibido un tratamiento adecuado, tal vez porque no se reconoce su importancia. En los Estados Unidos, el concepto ha sido sin lugar a dudas uno de sus pilares de crecimiento económico, como que ha recibido un tratamiento especialmente detallado bajo el derecho antimonopólico norteamericano. Ha incidido no sólo la tendencia existente allí a profundizar en los aspectos económicos de la regulación de la competencia, haciendo abundante uso del estudio de los efectos de las diversas conductas y normas consideradas, sobre el sistema productivo, a fin de evaluar su conformidad con los principios generales. Valga el ejemplo de la monopolización, pues no es posible determinar si ésta se configura si

no se precisa cuál es el mercado cuyo control se atribuye a determinada empresa.

Para **Sullivan** (Handbook of the Law of Antitrust - Saint Paul, 1977, página 47) “definir el mercado en términos geográficos y de productos equivale a decir que si los precios fueran apreciablemente elevados o el volumen apreciablemente limitado para el producto en un área determinada, mientras que la demanda permanece constante, no cabría esperar que una oferta proveniente de otras fuentes entre con la rapidez y en la cantidad suficientes para restablecer el antiguo precio o volumen”. En otras palabras, en un mercado demandado (como lo es el mercado mayorista de combustibles), la oferta no es fácilmente modificable, en desmedro de los consumidores.

Llevando el concepto a un nivel micro, **el mercado relevante** es el mercado analíticamente más reducido (Ej. el mercado de distribución de gasolina frente al mercado total de derivados del petróleo) pero cuantitativamente lo suficientemente representativo y con capacidad de absorción como para que otros oferentes de la misma área, no puedan entrar a competir en igualdad de condiciones con los actuales participantes. En este sentido, es claro que en el proyecto de ley que se presenta, el mercado relevante es el de los distribuidores mayoristas.

Respecto de **imposiciones** que se presentan en el mercado relevante, las hay de dos clases:

– Las prácticas dirigidas a imponer condiciones discriminatorias sobre los diferentes clientes, las que se califican como una intromisión indeseable en la estructura de precios o en relación con aquellos elementos que no reflejan adecuadamente los costos involucrados en las ofertas.

– De prestaciones suplementarias, que en general suponen el subordinar la celebración de contratos a la aceptación de prestaciones u operaciones suplementarias que, por su naturaleza y con arreglo a los usos comerciales, no guarden relación con el objeto de estos contratos.

Los fines de la legislación sobre la materia de la competencia en Colombia, son de una parte *promover la competencia* y de otra, *evitar la consolidación y abuso de la posición dominante*.

Una breve anotación respecto de la consolidación y el abuso de posición dominante. Proviene del artículo 86 del Tratado de Roma, y están dirigidas a controlar la conducta de las empresas que ya han adquirido una posición de predominio. Es claro que en la Unión Europea así puede ocurrir, pero en nuestro medio y con la estructura oligopólica del mercado mayorista de combustibles (son sólo cuatro grandes operadores) hay que, conforme al artículo 333 de la Constitución Nacional, **prevenir** esa consolidación. Se insiste en que una cosa es la “consolidación” y otra el “abuso”.

La legislación en países cercanos a nosotros, entre otros, de Bolivia, Venezuela, Chile, ha venido conquistando avances en estos temas y ha conseguido, en mayor o menor grado, la eliminación de prácticas atentatorias de la libre competencia.

Las conductas con efectos restrictivos sobre la competencia pueden adoptar las más diversas variantes, y en la medida en que diferentes legislaciones han ido extendiendo y definiendo el marco de los actos típicamente contrarios a la libre competencia, las empresas han intentado evadir las prohibiciones mediante la utilización de tipos de conducta no previstos por aquellas. Por ello y por la complejidad que tienen las actividades económicas, es preferible no adoptar una enumeración excluyente, sino más bien emplear figuras amplias y relativamente abstractas, capaces de incluir las diversas variantes.

Así, por ejemplo, surgen las amenazas dirigidas a impedir las actividades de los competidores, obstaculizar la transparencia del mercado y el funcionamiento de mercados institucionales, no tipificadas en la legislación de promoción.

Ambito

Con este proyecto de ley se busca también conciliar normas que atañen al funcionamiento económico como un todo.

El Código de Comercio (artículo 262) trae la prohibición tajante de la llamada **imbricación** (fenómeno que consiste en que las subsidiarias invierten en su propia matriz) pero nada dice, como es lógico, de la concentración del poder económico (tal vez más impactante que el político) mediante la verticalización, sino que por el contrario lo legitima e institucionaliza.

De otra parte el Estatuto prohíbe como regla general todo acuerdo o conducta que tenga como fin o como efecto restringir la competencia, la participación en los mercados.

Esta tipificación de conductas lesivas a la libre competencia, debe ser aplicada específicamente al sector de la distribución de derivados del petróleo, pero sin afectar la normatividad vigente. Por ello se ha hecho indispensable producir una ley que permita una mayor transparencia en el mercado, haciendo total claridad en lo que a participantes en la cadena de producción y distribución se refiere. (Exploración, explotación, refinación, transporte, distribución mayorista y distribución minorista.)

Lo primero es definir con absoluta claridad (el 27.02.02 apareció la noticia sobre la entrada al mercado de refinadores privados) quiénes participan en cada fase y sus derechos y obligaciones, y cuál es cada fase, porque es un hecho incontrovertible que están ingresando operadores no autorizados. Para lo que interesa por el momento, se necesita legislar la fase de mayorista y minorista en aspectos tendientes a hacer operativa la ley, es decir, “ponerle dientes”.

Definiciones

El proyecto trae unas definiciones que buscan dar aplicación al artículo 29 del Código Civil, que dice que “Las palabras técnicas de toda ciencia o arte, se tomarán en el sentido que les den los que profesan la misma ciencia o arte..., ‘en concordancia con artículo 28 *ibidem*’”. Las palabras de la ley se entenderán en su sentido natural y obvio, según el uso general de las mismas palabras; pero cuando el legislador las haya definido expresamente para ciertas materias, se les dará en estas su significado legal”.

Objeto material

Se tiene por sabido que los mayoristas han venido aumentando de manera preocupante su participación en el mercado minorista mediante la instalación de estaciones de servicio, al punto que algún mayorista puede estar controlando en este momento más el 50% del mercado minorista a través de sus propias instalaciones.

La inconveniencia de esta práctica no requiere explicaciones: basta con decir que es un factor real de poder altamente peligroso para la economía y para el mercado, que puede tener injerencia política de marcada importancia.

Así mismo se legisla sobre el Beneficio de Temperatura que busca que el combustible que adquiera el minorista sea realmente líquido, y no líquido más una parte de gases combustibles.

Aclara además que las estaciones de servicio son establecimientos de comercio con todos sus derechos y prerrogativas, y por lo tanto se respeta el mercado del operador minorista, pues está demostrado que no se compra combustible por la marca, la que es indiferente al consumidor final, si no por el servicio que presta el minorista.

Genéricamente tiene como propósito:

– Desvincular la operación del distribuidor mayorista de la operación directa o indirecta de estaciones de servicio, cuya operación debe estar en cabeza de los distribuidores minoristas.

– Buscar un balance en las convenciones, acuerdos, o contratos, entre los distribuidores mayoristas y los minoristas, eliminando los contratos de adhesión.

– Asegurar que la construcción y establecimiento de estaciones de servicio se lleve a cabo dentro de estrictos criterios de seguridad, oportunidad y conveniencia, respondiendo a las reales necesidades de carácter regional y económico, evitando la saturación y su correspondiente desatención de áreas poco atractivas.

– Revivir la negociación *bona fide* ausente en los contratos que imponen las mayoristas por su abuso de posición de dominio.

Objeto jurídico

La Constitución (artículo 333) y la Ley (Decreto 2153 de 1992) garantiza la libertad de competencia económica, libertad que puede verse afectada por:

1. Abusos en posición dominante.
2. Prácticas restrictivas de la competencia y
3. Por prácticas desleales de comercio exterior (*dumping*).

El Estado está en la obligación de reprimir tales conductas que atentan contra la libertad propia de las economías de mercado.

El carácter esencial es EX ANTE (prevención del daño) y debe haber una reglamentación especial para cada subsector económico, concordante con el espíritu de PROMOCION de la competencia.

La Regla de la Razón es para analizar los acuerdos y prácticas que no se encuentran tipificadas en la legislación y requiere de un análisis (su nombre lo dice) de varios aspectos de los acuerdos y prácticas, para llegar a una conclusión sancionatoria.

La Regla *Per Se*, se aplica a todos los casos de acuerdos o conductas de abuso de posición dominante tipificados en la ley. Dichos acuerdos y prácticas deben ser anticompetitivos “de bulto”, es decir, que al rompe deben ser como violatorios de la ley o, mejor, atentatorios de la libertad de competencia.

Aunque no exenta de dificultades, lo mejor es tipificar en la ley la conducta consistente en la prohibición a los refinadores, transportadores y mayoristas de adquirir a cualquier título o instalar estaciones de servicio, tal como aparece en otras legislaciones, incluso menos desarrolladas que la nuestra.

Como tema adicional a considerar se encuentra el del trato no discriminatorio y la eliminación de los contratos-tipo.

Sanciones

Se busca completar el régimen sancionatorio general que trae el Decreto 2153 de 1992, para controlar en lo posible, que con las cauciones se evite la sanción.

Proyecciones

Esta es la primera fase de una legislación que propenda por los derechos de los minoristas, atacados desde diferentes frentes. Así se espera que de manera igualmente inmediata se incorporen a los contratos, que en lo sucesivo serán individuales, producto de negociaciones directas y no impuestos como ocurre actualmente, opciones de compra irrevocables de los equipos a favor de los minoristas.

Nos hemos preguntado seriamente si es necesaria la existencia de los mayoristas o si el mercado puede operar sin ellos; si es más ventajoso para los minoristas operar sin bandera o sea con libertad de compra. El producto es homogéneo, se trata de la prestación de un servicio, es un intangible y no un producto elaborado; si realmente existe competencia entre los mayoristas o simplemente se ponen de acuerdo para controlar los mercados en perjuicio de los consumidores.

En fin, creemos que es tan solo el comienzo de una larga lucha por los derechos constitucionalmente protegidos de los minoristas.

Por lo anteriormente expuesto, proponemos a la honorable Comisión Quinta de la Cámara de Representantes, se apruebe en primer debate este proyecto de ley.

De ustedes honorables Miembros de la Comisión Quinta.

Cordialmente,

El Coordinador Ponente,

Luis Fernando Duque García.

El Coponente,

Jaime Durán Barrera.

TEXTO DEFINITIVO AL PROYECTO DE LEY NUMERO 113 DE 2002 CAMARA

por la cual se definen las etapas del proceso de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo, se promueve la competencia y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1°. El almacenamiento, manejo, transporte y distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo es un servicio público.

(Conc. artículo 365 C. P., Ley 39 de 1987 artículo 1°).

Artículo 2°. *Definiciones.* Para los efectos de la presente ley, adóptense como definiciones de los términos o expresiones en ella contenidas, las que traigan la ley y los decretos reglamentarios como desarrollos de ésta.

(Conc. Decreto 1066 de 1963, Ley 39 de 1987 artículo 2°, Decreto 283 de 1990).

Parágrafo. Toda actividad relacionada con la distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo y/o gaseosos o gas natural vehicular, desarrollada por persona diferente de las aquí definidas, se tendrá por ilegal y no podrá ampararse en esta ley, ni gozar de sus beneficios, sin perjuicio de las acciones administrativas, civiles y penales que pueda caberle.

Artículo 3°. El mercado nacional de exploración, explotación, transporte y distribución de petróleo y sus derivados combustibles líquidos derivados del petróleo y/o gaseosos, (en adelante Mercado del Petróleo y sus Derivados) está conformado por la cadena Explorador - Explotador - Gran Distribuidor - Distribuidor Mayorista - Transportador - Distribuidor Minorista y Consumidor.

(Conc. Ley 155 de 1959 y Decreto 2153 de 1992 artículos 44 y siguientes).

Artículo 4°. El mercado nacional de distribución de derivados del petróleo y/o gaseosos (en adelante Mercado de Distribución de Derivados) está conformado por las etapas o actividades de Transporte - Distribuidor Mayorista - Transporte - Distribuidor Minorista - Consumidor (conc. Ley 155 de 1959 y Decreto 2153 de 1992 artículos 44 y siguientes).

Artículo 5°. Ningún miembro de la cadena, la etapa o actividad, atrás descritas podrá intervenir simultáneamente en etapa distinta de la suya propia. En consecuencia no podrá directa ni por interpuesta persona ingresar a, o participar en, los mercados de las otras etapas o actividades, sea cual fuere la forma que asuma su conducta.

Para todos los fines legales la conducta prevista en el párrafo anterior se tendrá como práctica restrictiva de la competencia y/o abuso de posición dominante, en los términos de la Ley 155 de 1959 y del Decreto 2153 de 1992.

Parágrafo. Se exceptúa a Ecopetrol que podrá intervenir en cualquier fase del mercado.

(Conc. artículo 333 de la C. P, Ley 155 de 1959 y del Decreto 2153 de 1992).

Artículo 6°. *Trato idéntico.* Los Distribuidores Mayoristas están obligados a otorgar un tratamiento idéntico a los Distribuidores Minoristas, sin que sea admisible ninguna forma de discriminación.

(Conc. artículos 47 y 50 Decreto 2153 de 1992).

Artículo 7°. Como desarrollo del derecho constitucional al trabajo, a la propiedad y a la libre competencia, se tomará como abuso de posición dominante, y se tendrá por no escrita cualquier cláusula que afecte, restrinja o anule el derecho a la clientela.

Es por tanto de propiedad del Distribuidor Minorista cualquier plusvalía o mayor valor de su establecimiento de comercio, debiéndose reconocérsele éstas a la terminación del contrato en ejecución, cualquiera que sea la causal invocada, sin perjuicio de la eventual compensación, como forma de extinción de las obligaciones.

(Conc. artículos 333, 334 C. P.).

Artículo 8°. *Beneficio por temperatura.* Ecopetrol, las importadoras debidamente autorizadas, las refinadoras, los distribuidores mayoristas y los transportadores efectuarán las entregas de combustibles líquidos derivados del petróleo a 15,55/15.55 grados centígrados (60/60° F) que serán registrados en el medidor de caudal instalado en la cabecera del poliducto o en medidor de despacho de carrotanques. Los termómetros serán digitales y con una resolución que permita determinar décimos de grado (ordenamiento jurídico nuevo, sin antecedentes legales en Colombia).

Artículo 9°. El despacho de combustibles líquidos derivados del petróleo desde la terminal de almacenamiento, y su recibo en las estaciones de servicio será igualmente realizada a 15,55/15.55 grados centígrados (60/60° F) (Norma API 2540- IP 200/ASTM D-1250). La temperatura será determinada por el termómetro ubicado en el medidor de caudal del carrotanque (ordenamiento jurídico nuevo, sin antecedentes legales en Colombia).

Artículo 10. De conformidad con el artículo 333 de la C. P., quedan proscritos los acuerdos o contratos de adhesión en el Mercado de Distribución de Derivados. En consecuencia ningún mayorista podrá exigir al minorista la suscripción de uno de tales contratos, y los que se realicen se entenderán como de objeto ilícito. A partir de la vigencia de esta ley, y en los términos del Decreto 2153 de 1992, se tendrá como conducta constitutiva de abuso de posición dominante la suscripción de uno de estos contratos.

Artículo 11. *Autoridad de competencia.* De conformidad con la Ley 155 de 1959 y el Decreto 2153 de 1992, y mientras se define la autoridad de regulación, la Superintendencia de Industria y Comercio, ejercerá el control y la vigilancia del Mercado de Mayoristas y sancionará cualquier práctica restrictiva y abuso de posición dominante, especialmente cualquier caso de integración vertical –verticalidad–, o de conducta predatoria de los otros operadores de la cadena.

El Coordinador Ponente,

Luis Fernando Duque García.

El Coponente,

Jaime Durán Barrera.

* * *

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
AL PROYECTO DE LEY NUMERO 272 DE 2002
CAMARA, 36 DE 2001 SENADO**

*por medio de la cual se aprueba el convenio relativo
al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves,
hecho en Ginebra el 19 de junio de 1948.*

Cumpliendo con el honroso encargo, nos correspondió fungir como ponentes en el Proyecto de ley numero 272 de 2002 Cámara, 36 de 2001 de Senado, *por medio de la cual se aprueba el convenio relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves*, hecho en Ginebra el 19 de junio de 1948, presentado por el Ministro de Relaciones Exteriores doctor Guillermo Fernández de Soto y el Ministro de Transporte doctor Gustavo Adolfo Canal M., en cumplimiento de lo

dispuesto por los artículos 150.16 y 189.2 de la Constitución Política de Colombia.

Antecedentes

El Convenio de Ginebra de 1948, es un tratado internacional que adopta un régimen internacional de reconocimiento de ciertos derechos que se pueden tener sobre las aeronaves de carácter civil, lo cual garantiza la seguridad de las transacciones sobre esos bienes extraordinarios y costosos que son las aeronaves, así como la protección de los derechos de los propietarios, compradores, vendedores, arrendatarios de los aviones y por ende, el cumplimiento de las obligaciones derivadas de las mencionadas negociaciones de una forma justa y equilibrada.

Este convenio, del cual hacen parte 85 países, surgen a partir de una inquietud que se manifiesta en el seno de la conferencia de aviación civil internacional de Chicago de 1944, en la cual se recomendó la pronta adopción de un convenio relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves, teniendo en cuenta las diferentes formas de regular la materia en las principales tradiciones jurídicas universales.

Si bien este convenio nació hace más de 50 años, solamente en este decenio se ha evidenciado la necesidad de su adopción en Colombia, ya que en los últimos años la práctica normal de las aerolíneas Colombianas y en general del mercado de la aviación en el mundo ha sido la de utilizar prácticamente en todas sus operaciones de adquisición de aeronaves la modalidad del leasing o arrendamiento financiero, figura que no implica una transferencia de la propiedad y por lo tanto demanda para el propietario de las aeronaves una mayor garantía que le asegure la preservación de sus derechos sobre las mismas.

La Convención de Ginebra se limita al reconocimiento de ciertos derechos reales sobre aeronaves, creados de acuerdo a las leyes de otros países, a establecer la obligación de dar cierta publicidad al registro de derechos sobre aeronaves y a dar preferencia a ciertos acreedores garantizados.

Se garantiza con ésta convención, la protección de quienes negocian con aeronaves, pues ella garantiza la publicidad de los gravámenes y por fortuna Colombia cuenta con un Registro Aeronáutico Nacional, por lo que nuestro país no tendrá inconvenientes en la implementación del Convenio de Ginebra de 1948.

Las leyes internas de Colombia en buena medida preservan la propiedad y otros derechos de extranjeros sobre las aeronaves, la existencia de la aplicación de la mencionada Convención, se traduciría en menores riesgos y eventualmente en menores costos financieros para los operadores Colombianos, aplicando sus normas a las aeronaves matriculadas en otro Estado contratante, es decir naves extranjeras.

Los Estados contratantes se deben comprometer a aplicar a las aeronaves nacionales y a fin de mantener una coherencia en el registro de normas tales como: La prohibición de mantener la pluralidad de inscripciones; la mención de la autoridad y oficina competente, que debe llevar el registro; la constancia de cancelación del registro antiguo y si se efectuó uno nuevo con la respectiva matrícula de la aeronave; el reconocimiento de los créditos privilegiados debidos por concepto de salvamento y por gastos extraordinarios indispensables para la conservación de la aeronave. Es importante destacar que la Convención de Ginebra no se aplica a las aeronaves destinadas a las actividades militares, aduaneras o de policía.

En cuanto a las razones por las cuales este instrumento no se había presentado con anterioridad, el ministro de transporte se expresó en los siguientes términos: “Parece ser que con posterioridad a la segunda guerra mundial existieron algunas reservas respecto a la ratificación de este tratado por parte de Colombia, teniendo en cuenta que para esa época existía una fuerte vinculación de ciudadanos Alemanes a la industria del transporte aéreo Colombiano. De allí en adelante, el tema perdió interés para el gobierno Colombiano y para la industria del

transporte aéreo, teniendo en cuenta **que** durante muchos años pocos Estados se ocuparon de ratificar este Tratado y que adicionalmente la legislación colombiana ha respetado los derechos adquiridos y los contratos legalmente celebrados con arreglo a normas extranjeras”.

La Convención de Ginebra de 1948, no se refiere a la creación sino al reconocimiento internacional de ciertos derechos sobre aeronaves. El artículo primero se refiere a la obligación de los Estados contratantes de reconocer entre otros derechos los siguientes: Derecho de propiedad sobre la aeronave; Derecho del tenedor de la aeronave de adquirir su propiedad por compra, como en el caso de un contrato de promesa de compraventa o en los contratos de leasing con opción de compra; derecho a la tenencia de una aeronave originado por un contrato de arrendamiento de seis (6) en meses como mínimo; derecho de hipoteca o su equivalente anglosajón *mortgage* y todos los derechos de ésta naturaleza, creados para garantizar el pago de una obligación.

La Convención se aplica al reconocimiento de los derechos de propiedad, de tenencia y de garantías que recaigan sobre los repuestos de la aeronave, y Colombia cuenta con algunas disposiciones internas tendientes a preservar derechos reales sobre aeronaves extranjeras.

La inscripción de los derechos reconocidos de acuerdo a la Convención se rige por dos principios: El de la Centralización y el del Control Estatal.

• **Principio de la centralización:** Consiste en que todas las inscripciones relativas a la aeronave y sus repuestos deben efectuarse en el mismo registro; implica que los Estados contratantes deben indicar cual es la autoridad competente, son prueba del contenido.

• **Principio del control estatal:** Consiste en que la validez de las sucesivas inscripciones, se determina según la ley del Estado en la cual la aeronave está matriculada.

El Estado donde deba inscribirse un acto o contrato podrá rehusar el asiento del acto o contrato, cuando este no pueda ser válidamente constituido conforme a su ley nacional. En este sentido las leyes Colombianas sobre registro de aeronaves son compatibles con todas las exigencias, lo que representa una gran ventaja dado que no sería necesaria la expedición de nuevas normas adicionales para su implementación.

En cuanto al sistema de prelación de créditos y conforme al artículo II de la Convención, se aplica al Estado de registro de la aeronave, otorgando ciertos privilegios a saber:

1. Los gastos legales incurridos en el proceso de venta forzada (artículo VII (6) del Convenio), el cual dice que los gastos legalmente exigibles según la ley del Estado contratante donde la venta se efectúe, incurridos durante el procedimiento de ejecución en interés común de los acreedores, serán deducidos del precio de venta, antes que cualquier otro crédito.

2. Los daños a terceros en la superficie causados en el territorio del Estado contratante en el cual se efectúe la venta forzada, con las limitaciones previstas en el artículo VII (5) del Convenio que a la letra dice: Cuando se cause daño en la superficie en el territorio del Estado contratante en el cual realice la venta en ejecución por una aeronave gravada con alguno de los derechos previstos en el artículo I, en garantía de un crédito la ley nacional de ese Estado podrá disponer, en caso de embargo de dicha aeronave o cualquiera otra perteneciente al mismo propietario y gravada con derechos análogos en beneficio del mismo acreedor.

3. Remuneración originada en las operaciones de salvamento de la aeronave (artículo IV (1) (a) del Convenio).

4. Gastos extraordinarios que sean indispensables para la conservación de la aeronave (artículo IV (1) (b) del Convenio).

5. Los derechos reconocidos por el artículo 1° del Convenio que son los de propiedad del tenedor de una aeronave a adquirir su propiedad

por compra, tenencia de una aeronave originado por un contrato de arrendamiento de seis (6) meses como mínimo; la hipoteca, *mortgage* y derechos similares sobre una aeronave, creados convencionalmente en garantía del pago de una deuda; constituido conforme a la ley del Estado Contratante debidamente inscrito en el registro público del Estado Contratante.

En cuanto a la venta forzosa de la aeronave el principio general es que los procedimientos de embargo y remate se rigen por la ley del Estado donde se efectúe la venta forzosa. La fecha y lugar de la subasta deben señalarse por lo menos con seis (6) semanas de anticipación a la fecha que se efectuará la diligencia; se exige también que el acreedor que ha pedido el embargo de la aeronave para rematarla informe al tribunal o a la autoridad competente sobre el contenido del registro, y anuncie la venta en el lugar donde la aeronave esté matriculada.

La Convención de Ginebra de 1948, no presenta ninguna incompatibilidad con la legislación interna que se traduzca en inconveniente de carácter legal para la ratificación del Convenio. Este Tratado se aplica esencialmente a aeronaves extranjeras, sobre las cuales por el principio de territorialidad de la ley, no podría aplicarse la legislación colombiana. El principal beneficio sería para empresas nacionales, por cuanto se tendría la seguridad que otras naciones que ya lo han ratificado respetarían los derechos amparados por la Convención respecto de las aeronaves de matrícula colombiana.

Este instrumento internacional no considera ningún instrumento de apoyo para la industria nacional, pero podría decirse que en la medida que Colombia ratifique este Tratado, facilitaría el acceso de las empresas nacionales a mecanismos de financiación internacional de aeronaves, lo cual es verdaderamente necesario ante los actos terroristas del pasado 11 de septiembre.

Adicionalmente, al fijar un marco jurídico aceptado internacionalmente que brindaría mayor seguridad a los financiadores y propietarios extranjeros de las aeronaves, podría contribuir a reducir en alguna medida el costo financiero de este tipo de operaciones.

Justificación

En cuanto a la conveniencia de la aprobación del Tratado, se puede destacar:

1. Se establece un sistema unificado que garantiza el reconocimiento internacional de una serie de derechos y limitaciones al derecho de dominio sobre las aeronaves y sus motores.

2. Se garantiza que sus principios serán aplicados a las aeronaves con matrícula Colombiana por otras 85 Naciones que ya lo han ratificado.

3. Incluye una serie de reglas de conflicto que resuelven acertadamente lo referente a la inscripción y la validez de ciertos derechos sobre aeronaves y motores, lo cual genera mayor seguridad en las transacciones sobre dichos bienes.

4. Las normas relativas al procedimiento de venta forzosa remate de aeronaves implican una garantía universal, real y efectiva en lo relativo a los derechos y privilegios referidos en la Convención lo cual redundará en una mayor seguridad en las negociaciones.

5. Se facilitan las negociaciones sobre las aeronaves y sus partes, debido a que los productores y proveedores de tecnología aeronáutica, al igual que los intermediarios financieros, titulares de derechos reales como las hipotecas, usualmente facilitan la negociación con las empresas ubicadas en países que han ratificado este Convenio.

6. Se mejorarían las condiciones jurídicas relativas a las operaciones de financiación de equipos tales como el leasing y arrendamiento de aeronaves, lo cual mejorará las condiciones de negociación y facilitará la renovación de los equipos por parte de las empresas aéreas nacionales.

7. Garantiza una prelación especial de créditos para el caso de las aeronaves con matrícula extranjera, con la correspondiente reciproci-

dad para aeronaves colombianas en territorio extranjero, lo cual conduce a mayor seguridad en las transacciones sobre aeronaves.

8. Afianza los principios de unicidad, centralización y publicidad del registro. Adicionalmente, encontramos que las normas de la Convención relativas al registro son compatibles con las normas nacionales.

9. Reconoce como prioritarios los derechos que tienen las personas que hacen gastos relativos al salvamento y conservación de aeronaves, dando así mayor seguridad a la actividad aeronáutica.

10. Impide la inscripción de aeronaves, su transferencia, o registro, sin el consentimiento de los titulares de los derechos inscritos con ellas, y su transferencia a otro Estado Contratante.

CONSIDERANDO: Que la Conferencia de Aviación Civil Internacional, reunida en Chicago en los meses de noviembre y diciembre de 1944, recomendó la pronta adopción de un convenio relativo a la transferencia de la propiedad de aeronaves;

CONSIDERANDO: Que es muy conveniente, para la expansión futura de la Aviación Civil Internacional, que sean reconocidos internacionalmente los derechos sobre aeronaves,

Artículo I

(1) Los Estados Contratantes se comprometen a reconocer:

(a) El derecho de propiedad sobre aeronaves;

(b) El derecho acordado al tenedor de una aeronave a adquirir su propiedad por compra;

(c) El derecho a la tenencia de una aeronave originado por un contrato de arrendamiento de seis (6) meses como mínimo;

(d) La hipoteca, "mortgage" y derechos similares sobre una aeronave, creados convencionalmente en garantía del pago de una deuda; a condición que tal derecho haya sido:

(i) Constituido conforme a la ley del Estado Contratante en el cual la aeronave estuviese matriculada al tiempo de su constitución, y

(ii) Debidamente inscrito en el registro público del Estado Contratante en el cual esté matriculada la aeronave.

La formalidad de las inscripciones sucesivas en diferentes Estados Contratantes se determinará de conformidad con la ley del Estado Contratante en el cual la aeronave esté matriculada al tiempo de cada inscripción.

(2) Ninguna disposición del presente convenio, impedirá a los Estados Contratantes reconocer, por aplicación de su ley nacional, la validez de otros derechos que graven una aeronave. No obstante, ningún derecho preferente a aquellos enumerados en el inciso (1) del presente artículo, deberá ser admitido por los Estados Contratantes.

Artículo II

(1) Todas las inscripciones relativas a una aeronave deben constar en el mismo registro.

(2) Salvo disposición en contrario del presente Convenio, los efectos de la inscripción de alguno de los derechos enumerados en el inciso (1) del artículo I, con respecto a terceros, se determinarán conforme a la ley del Estado Contratante donde tal derecho está inscrito.

(3) Cada Estado Contratante podrá impedir la inscripción de un derecho sobre una aeronave, que no pueda ser válidamente constituida conforme a su ley nacional.

Artículo III

(1) La ubicación de la oficina encargada de llevar el registro deberá indicarse en el certificado de matrícula de toda aeronave.

(2) Cualquiera persona podrá obtener de la oficina encargada de llevar el registro, certificados, copias o extractos de las inscripciones, debidamente autenticados, los cuales darán fe del contenido del registro, salvo prueba en contrario.

(3) Si la ley de un Estado Contratante prevé que la recepción de un documento equivale a su inscripción, esta recepción surtirá los mismos efectos que la inscripción para los fines del presente Convenio. En este caso se tomarán las medidas adecuadas para que tales documentos sean accesibles al público.

(4) Podrán cobrarse derechos razonables por cualquier servicio efectuado por la oficina encargada del registro.

Artículo IV

(1) Los Estados Contratantes reconocerán que los créditos originados:

(a) Por las remuneraciones debidas por el salvamento de la aeronave;

(b) Por los gastos extraordinarios indispensables para la conservación de la aeronave, serán preferentes a cualesquiera otros derechos y créditos que graven la aeronave, a condición de que sean privilegiados y provistos de efectos persecutorios de acuerdo con la ley del Estado Contratante donde haya finalizado las operaciones de salvamento o de conservación.

(2) Los créditos enumerados en el inciso 1 del presente artículo, adquieren preferencia en orden cronológico inverso a los acontecimientos que lo originaron.

(3) Tales créditos podrán ser objeto de anotación en el registro, dentro de los tres (3) meses a contar de la fecha de terminación de las operaciones que los hayan originado.

(4) Los Estados Contratantes no reconocerán tales gravámenes después de la expiración del plazo de tres (3) meses previstos en el inciso (3), salvo que dentro de ese plazo:

(a) Dicho crédito privilegiado haya sido objeto de anotación en el registro conforme al inciso (3);

(b) El monto del crédito haya sido fijado de común acuerdo o una acción judicial haya sido iniciada con relación a ese crédito. En este caso, la ley del tribunal que conozca la causa determinará los motivos de interrupción o de suspensión del plazo.

(5) Las disposiciones del presente artículo se aplicarán no obstante las del inciso (2) del artículo I.

Artículo V

La preferencia acordada a los derechos mencionados en el inciso (1), artículo I, apartado (d), se extiende a todas las sumas garantizadas. Sin embargo, en lo que concierne a los intereses, dicha preferencia sólo se aplicará a los devengados en los tres (3) años anteriores a la iniciación de la ejecución y durante el transcurso de ésta.

Artículo VI

En caso de embargo o de venta en ejecución de una aeronave o de un derecho sobre la aeronave, los Estados Contratantes no estarán obligados a reconocer, en perjuicio, ya sea del acreedor embargante o ejecutante, o del adquirente, la constitución o la transferencia de alguno de los derechos enumerados en el artículo I, inciso (1), efectuada por aquel contra quien ha sido ordenada la ejecución, si tuvo conocimiento de esta.

Artículo VII

(1) El procedimiento de venta en ejecución de una aeronave será determinado por la ley del Estado Contratante donde la venta se efectúe.

(2) Sin embargo deberá observarse las disposiciones siguientes:

(a) La fecha y lugar de la venta serán determinadas por lo menos con seis (6) semanas de anticipación;

(b) El acreedor ejecutante proporcionará al tribunal o a cualquiera otra autoridad competente, extractos debidamente autenticados de las inscripciones relativas a la aeronave. Además, debe, por lo menos un

(1) mes antes de la fecha fijada para la venta, anunciarla en el lugar donde la aeronave esté matriculada conforme a las disposiciones de la ley local y notificarla, por carta certificada enviada por vía aérea si es posible, a las direcciones indicadas en el registro, al propietario y a los titulares de derechos sobre la aeronave y de créditos privilegiados anotados en el registro conforme al inciso (3) del artículo IV.

(3) Las consecuencias de la inobservancia de las disposiciones del inciso (2) serán las determinadas por el Estado Contratante donde la venta se efectúe. Sin embargo toda venta efectuada en contravención de las reglas contenidas en ese inciso, podrá ser anulada en virtud de demanda iniciada, dentro de los seis (6) meses contados desde la fecha de la venta, por cualquier persona que hubiere sufrido un perjuicio a consecuencia de tal inobservancia.

(4) No podrá efectuarse venta en ejecución alguna, si los derechos justificados ante la autoridad competente y que, según los términos del presente convenio, tengan preferencia a los del acreedor ejecutante, no se cubren mediante el precio de la venta o no son tomados a su cargo por el adquirente.

(5) Cuando se causa un daño en la superficie en el territorio del Estado Contratante en el cual se realice la venta en ejecución por una aeronave gravada con alguno de los derechos previstos en el artículo I, en garantía de algún crédito, la ley nacional de ese Estado podrá disponer, en caso de embargo de dicha aeronave o cualquiera otra perteneciente al mismo propietario y gravada con derechos análogos en beneficio del mismo acreedor, que:

(a) Las disposiciones del inciso (4) del presente artículo no surtan efecto con respecto a las víctimas o causa-habientes en calidad de acreedores ejecutantes;

(b) Los derechos previstos en el artículo I, que garanticen un crédito y graven la aeronave embargada, no sean oponibles a las víctimas o sus causas habientes, sino hasta el 80% de su precio de venta.

Sin embargo, las disposiciones precedentes de este inciso no serán aplicables cuando el daño causado en la superficie esté conveniente y suficientemente asegurado por el empresario o en su nombre por un Estado o una compañía de Seguros de un Estado cualquiera.

En ausencia de cualquiera otra limitación establecida por la ley del Estado Contratante donde se procede a la venta en ejecución de una aeronave, en daños se reputará suficientemente asegurado en el sentido del presente inciso, si el monto del seguro corresponde al valor de la aeronave cuando nueva.

(6) Los gastos legalmente exigibles según la ley del Estado Contratante donde la venta se efectúe, incurridos durante el procedimiento de ejecución en interés común de los acreedores, serán deducidos del precio de venta antes que cualquier otro crédito, incluso los privilegiados en los términos del artículo IV.

Artículo VIII

La venta en ejecución de una aeronave, conforme a las disposiciones del artículo VII, transferirá la propiedad de tal aeronave libre de todo derecho que no sea tomado a su cargo por el comprador.

Artículo IX

Salvo en el caso de venta en ejecución de conformidad con el artículo VII, ninguna transferencia de matrícula o de inscripción de una aeronave, del registro de un Estado Contratante al de otro Estado Contratante, podrá efectuarse a menos que los titulares de derecho inscriptos hayan sido satisfechos o la consientan.

Artículo X

(1) Si en virtud de la ley de un Estado Contratante donde esté matriculada una aeronave alguno de los derechos previstos en el artículo I, regularmente inscrito con respecto a una aeronave y constituido en garantía de un crédito, se extiende a las piezas de repuesto almacenadas en uno o más lugares determinados, esa extensión será

reconocida por todos los Estados Contratantes, a condición que tales piezas sean conservadas en dichos lugares y que una publicidad apropiada, efectuada en el lugar mediante aviso, advierta debidamente a terceros la naturaleza y extensión del derecho que las grava, con indicación del registro donde el derecho está inscrito y el nombre y domicilio de su titular.

(2) Un inventario que indique el número aproximado y la naturaleza de dichas piezas se agrega al documento inscrito. Tales piezas podrán ser reemplazadas por piezas similares sin afectar el derecho del acreedor.

(3) Las disposiciones del artículo VII, incisos (1) y (4) y el artículo VIII, se aplicarán a la venta en ejecución de las piezas de repuesto.

No obstante, cuando el crédito del ejecutante no esté provisto de alguna garantía real, se considerará que las disposiciones del artículo VII (4) permiten la adjudicación sobre postura de los dos tercios del valor de las piezas de repuesto, tal como sea fijado por peritos designados por la autoridad que intervenga en la venta. Además, en la distribución del producto, la autoridad que intervenga en la venta podrá limitar, el provecho del acreedor ejecutante, el importe pagadero a los acreedores de jerarquía superior, a los dos tercios del producto de la venta, después de la deducción de los gastos previstos en artículo VII, inciso (6).

(4) Para los fines del presente artículo, la expresión "piezas de repuesto" se aplica a las partes integrantes de las aeronaves, motores, hélices, aparatos de radio, instrumentos, equipos, avisos, las partes de éstos diversos elementos y, en general, a los objetos de cualquier naturaleza, conservados para reemplazar las piezas que componen la aeronave.

Artículo XI

(1) Las disposiciones del siguiente Convenio se aplicarán en cada Estado Contratante solo a las aeronaves matriculadas en otro Estado Contratante.

(2) Sin embargo, los Estados Contratantes aplicarán a las aeronaves matriculadas en su territorio:

(a) Las disposiciones de los artículos II, III, IX, y

(b) las disposiciones del artículo IV, excepto si el salvamento o las operaciones de conservación finalizaren en su propio territorio.

Artículo XII

Las disposiciones del presente convenio no afectarán el derecho de los Estados Contratantes de aplicar a una aeronave, las medidas coercitivas previstas en sus leyes nacionales relativas a inmigración, aduanas o navegación aérea.

Artículo XIII

El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves destinadas a servicios militares, de aduana y de policía.

Artículo XIV

Para la aplicación del presente convenio, las autoridades judiciales y administrativas competentes de los Estados Contratantes, podrán, salvo disposiciones en contrario de sus leyes nacionales, comunicar entre ellas directamente.

Artículo XV

Los Estados Contratantes se comprometen a tomar las medidas necesarias para asegurar la ejecución del presente Convenio y hacerlas conocer sin retardo al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo XVI

Para los fines del presente Convenio, la expresión "aeronave" comprenderá la célula, los motores, las hélices, los aparatos de radio y cualesquier otras piezas destinadas al servicio de la aeronave, incorporadas en ella o temporalmente separadas de la misma.

Artículo XVII

Si en un territorio representado por un Estado Contratante en sus relaciones exteriores, existe un registro de matrícula distinto, toda referencia hecha en el presente convenio a "la ley del Estado Contratante", deberá entenderse como una referencia a la ley de ese territorio.

Artículo XVIII

El presente Convenio quedará abierto a la firma hasta que entre en vigencia en las condiciones previstas por el artículo XX.

Artículo XIX

(1) El presente Convenio se sujetará a ratificación por los Estados Signatarios.

(2) Los instrumentos de ratificación serán depositados en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional la que comunicará la fecha del depósito a cada uno de los Estados Signatarios y adherentes.

Artículo XX

(1) Tan pronto como dos Estados Signatarios depositen sus instrumentos de ratificación del presente Convenio, este entrará en vigencia entre ellos, al nonagésimo día del depósito del segundo instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que depositen su instrumento de ratificación después de esa fecha, entrará en vigencia al nonagésimo día del depósito de tal instrumento.

(2) La Organización de Aviación Civil Internacional notificará a cada uno de los Estados Signatarios, la fecha de entrada en vigencia del presente convenio.

(3) Tan pronto como entre en vigencia este Convenio, será registrado en las Naciones Unidas por el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo XXI

(1) Después de su entrada en vigencia, este Convenio quedará abierto a la adhesión de los Estados no Signatarios.

(2) La adhesión se efectuará mediante el depósito del instrumento de adhesión en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional, la que notificará la fecha del depósito a cada uno de los Estados Signatarios y adherentes.

(3) La adhesión surtirá efectos a partir del nonagésimo día del depósito del instrumento de adhesión en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo XXII

(1) Cada Estado Contratante podrá denunciar este convenio notificando esta denuncia a la Organización de Aviación Civil Internacional, la que comunicará la fecha del recibo de tal notificación a cada Estado Signatario y adherente.

(2) La denuncia surtirá efecto seis (6) meses después de la fecha en que la Organización de Aviación Civil Internacional reciba la notificación de dicha denuncia.

Artículo XXIII

(1) Cualquier Estado podrá declarar, en el momento del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión, que su aceptación de este Convenio, no se extiende a alguno o algunos de los territorios de cuyas relaciones exteriores es responsable.

(2) La Organización de Aviación Civil Internacional notificará tal declaración a cada uno de los Estados Signatarios y adherentes.

(3) Este Convenio se aplicará a todos los territorios de cuyas relaciones exteriores es responsable un Estado contratante, con la excepción de los territorios respecto a los cuales se ha formulado una declaración conforme al inciso (1) del presente artículo.

(4) Cualquier Estado podrá adherir a este Convenio separadamente en nombre de todos o alguno de los territorios con respecto a los cuales se ha formulado una declaración conforme al inciso (1) del presente artículo, en este caso se aplicará a esa adhesión las disposiciones contenidas en los incisos (2) y (3) del artículo XXI.

(5) Cualquier Estado podrá denunciar este Convenio, conforme a las disposiciones del artículo XXII, separadamente por todos o alguno de los territorios de cuyas relaciones exteriores este Estado es responsable.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados firman el presente Convenio.

HECHO en Ginebra, el decimonoveno día del mes de junio de mil novecientos cuarenta y ocho, en los idiomas español, francés e inglés, cada uno de cuyos textos tienen igual autenticidad.

El presente Convenio será depositado en los archivos de Aviación Civil Internacional, donde quedará abierto a la firma conforme al artículo XVIII.

RAMA EJECUTIVA DEL PODER PUBLICO**PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA**

Bogotá, D. C., 29 de mayo de 2001

APROBADO, sométase a la consideración del honorable Congreso Nacional para los efectos Constitucionales.

(Fdo.) ANDRES PASTRANA ARANGO

El Ministro de Relaciones Exteriores,

(Fdo.) *Guillermo Fernández de Soto.*

DECRETA:

Artículo 1°. Apruébase "*el Convenio relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves*" hecho en Ginebra el diecinueve (19) de junio de mil novecientos cuarenta y ocho (1948).

Artículo 2°. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, "*el Convenio relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves*" hecho en Ginebra, el diecinueve (19) de junio de mil novecientos cuarenta y ocho (1948), que por el artículo 1° de esta ley se aprueba, obligará al país a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo.

Artículo 3°. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

Dado en Bogotá, D. C., a los...

Presentado al honorable Congreso de la República por los suscritos Ministro de Relaciones Exteriores y Ministro de Transporte.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Honorables Senadores y Representantes:

En nombre del Gobierno Nacional y en cumplimiento en lo dispuesto en los artículos 150 numeral 16 y 189 numeral 2 de la Constitución Política de la República de Colombia, tenemos el honor de someter a su consideración el proyecto de ley por medio de la cual se aprueba el "*Convenio Relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves*", hecho en Ginebra el diecinueve de junio de mil novecientos cuarenta y ocho (1948).

La Convención de Ginebra de 1948 es un tratado Internacional que adopta un régimen Internacional de reconocimiento de ciertos derechos que se pueden tener sobre aeronaves de carácter civil, lo cual garantiza la seguridad de las transacciones sobre esos bienes extraordinarios y costosos que son las aeronaves, así como la protección de los derechos de los propietarios, compradores, vendedores, arrendatarios de los aviones y por ende, el cumplimiento de las obligaciones derivadas de las mencionadas negociaciones de una forma justa y equilibrada.

Esta Convención nace a partir de una inquietud que se manifiesta en el seno de la Conferencia de Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944, en la cual se recomendó la pronta adopción de un Convenio

Relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, teniendo en cuenta las diferentes formas de regular la materia en las principales tradiciones jurídicas universales.

Hasta el mes de enero de 2001, 85 naciones habían hecho parte del Convenio de Ginebra de 1948, pero dada las características dinámicas de la negociación de Aeronaves y la inseguridad existente en algunos países en materia de protección de Derechos de propietarios y/o arrendadores de Aeronaves, existe un número creciente de Estados que vienen ratificando o adhiriendo a él. Dentro de los países que se han comprometido recientemente se encuentran Alemania, Argentina, Bolivia, Brasil, Cuba, Chile, China, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Francia, Guatemala, Haití, Italia, México, Panamá, Paraguay, Suecia, Suiza, Venezuela, hecho que confirma la bondad de la ratificación del mismo por parte de nuestro país. Es importante anotar que, pese a haber firmado el tratado desde el diecinueve (19) de junio de 1948, Colombia aún no se ha convertido en parte en el mismo.

A continuación se expone una breve síntesis del contenido del Convenio de Ginebra de 1948:

I. Finalidad y ámbito de la aplicación

El Convenio tiene dos finalidades esenciales que pueden sintetizarse de la siguiente manera:

a) La facilitación del acceso a medios de financiación adecuada para la compraventa, leasing y arrendamiento de Aeronaves, pues la Convención regula el reconocimiento Internacional sobre Aeronaves. En efecto, los proveedores y fabricantes de tecnología en Aeronaves y accesorios facilitan las negociaciones con las empresas de transporte aéreo pertenecientes a los países que han ratificado el Convenio de Ginebra de 1948. En el sentir de algunas empresas de aviación, la no ratificación de este Tratado por parte de Colombia, implica un sobrecosto en la adquisición, financiación y uso de equipo aeronáutico por parte de las compañías Nacionales;

b) La protección de quienes negocian con aeronaves pues la Convención garantiza la publicidad de los gravámenes sobre dichos equipos. Afortunadamente, Colombia cuenta con un registro Aeronáutico Nacional, por lo cual nuestro país no tendría mayores inconvenientes en la implementación del Convenio de Ginebra de 1948.

La falta de vigencia del Convenio para Colombia, genera cierta incertidumbre para los propietarios de Aeronaves que las dan en venta o en arrendamiento o bajo cualquier otra modalidad de explotación a empresas colombianas, por cuanto ellos podrían considerar que al no ser aplicable el referido instrumento, su derecho de propiedad, así como las hipotecas y cualquier otro derecho real sobre tales Aeronaves sería incierto y eventualmente, no contaría con la protección del Estado. Ello a su vez pone de presente un riesgo, el cual normalmente es asumido por el proveedor de Aeronaves a cambio de mayores precios de venta o cánones de arrendamiento, así como garantías más exigentes y costosas.

Si bien las leyes internas de Colombia en buena medida preservan la propiedad y otros derechos de extranjeros sobre las aeronaves, la existencia y aplicación de la mencionada Convención daría mayor certeza, lo que se traduciría en menores riesgos y eventualmente en menores costos financieros para los operadores colombianos.

Si bien este Convenio data de más de 50 años, solamente en el último decenio se ha evidenciado la necesidad de su adopción en Colombia, por cuanto en estos últimos años la práctica normal de las aerolíneas colombianas y en general del mercado de la aviación en el mundo, ha sido la de utilizar prácticamente en todas sus operaciones de adquisición de aeronaves la modalidad del leasing o arrendamiento financiero, figura que no implica una transferencia de la propiedad y por lo tanto demanda para el propietario de las aeronaves una mayor garantía que le asegure la preservación de sus derechos sobre las mismas.

En términos generales, la Convención se limita al reconocimiento de ciertos derechos reales sobre aeronaves, creados de acuerdo a las leyes de otros países; a establecer la obligación de dar cierta publicidad al registro de derechos sobre aeronaves y a dar preferencia a ciertos acreedores garantizados.

De acuerdo con el artículo XI del Tratado, la regla general es que sus normas se aplican básicamente a las aeronaves matriculadas en otro Estado Contratante (vale decir, a las aeronaves extranjeras). En ese orden de ideas, se destaca que actualmente las principales empresas colombianas de aviación operan permanentemente con aeronaves extranjeras (aproximadamente 80 aeronaves), razón por la cual el Convenio tendría una muy amplia aplicación.

Además de lo anterior, los Estados contratantes deben aplicar a las aeronaves nacionales las siguientes normas del tratado, para mantener una coherencia en el registro:

1. La prohibición de mantener la pluralidad de inscripciones.
2. La mención de la autoridad y oficina competente que debe llevar el registro.
3. La constancia de que se canceló el registro antiguo y se efectuó uno nuevo con la respectiva matrícula de la aeronave.
4. El reconocimiento de los créditos privilegiados debidos por concepto de salvamento y por gastos extraordinarios indispensables para la conservación de la aeronave.

Adicionalmente, es importante anotar que la Convención de Ginebra no se aplica a las aeronaves destinadas a actividades militares, aduaneras o de policía.

II. Derechos reconocidos por el Convenio

Como se mencionó anteriormente, la Convención de Ginebra de 1948 no se refiere a la creación sino al reconocimiento internacional de ciertos derechos sobre aeronaves. El artículo I del Convenio se refiere a la obligación de los Estados contratantes de reconocer los siguientes derechos:

- a) Derecho de propiedad sobre la aeronave;
- b) Derecho del tenedor de la aeronave de adquirir su propiedad por compra, como en el caso de un contrato de promesa de compraventa o en los contratos de leasing con opción de compra;
- c) El derecho a la tenencia de una aeronave originado por un contrato de arrendamiento de seis meses como mínimo;
- d) El derecho de hipoteca o su equivalente anglosajón "mortgage" y todos los derechos de esta naturaleza creados para garantizar el pago de una obligación.

De acuerdo con el artículo XVI de la Convención, esta se aplica al reconocimiento de los derechos de propiedad, de tenencia y de garantías que recaigan sobre los repuestos de la aeronave, tema en el cual cabe la aplicación del principio de que lo accesorio sigue la suerte de lo principal.

Si bien, como se ha expresado, Colombia cuenta con algunas disposiciones internas tendientes a preservar derechos reales sobre aeronaves extranjeras, no ocurre lo propio con los repuestos de las aeronaves o sus accesorios, resultando altamente conveniente una definición jurídica a este respecto, para facilitar la adquisición de los mismos, dado que actualmente es práctica común y universalmente aceptada la adquisición de turbinas y otros elementos bajo arrendamiento y otras modalidades contractuales de carácter temporal.

El reconocimiento de los derechos está condicionado a que esto se haya creado de conformidad con la ley del Estado Contratante en el cual se encuentre matriculada la aeronave, así como a que se efectúe la posterior inscripción de tal derecho en el mismo registro nacional (artículo I).

III. Inscripción de los derechos

La inscripción de los derechos reconocidos de acuerdo a la Convención de Ginebra de 1948 se rige por dos principios: el de la centralización y el de control estatal.

a) **Principio de la centralización.** El cual consiste en que todas las inscripciones relativas a la aeronave y sus repuestos deben efectuarse en el mismo registro.

Igualmente implica que los Estados Contratantes deben indicar cuál es la autoridad responsable del registro. Los certificados, expedidos por la autoridad competente, son prueba del contenido del registro, a menos que se demuestre lo contrario;

b) **Principio de control estatal.** Consiste en que la validez de las sucesivas inscripciones se determinan según la ley del Estado en el cual la aeronave está matriculada. Excepcionalmente, los efectos de la inscripción de cualquier derecho reconocido por el Convenio ante terceros se rigen por la ley del Estado donde se deba efectuar la inscripción.

De otro lado, el Estado donde deba inscribirse un acto o contrato podrá rehusar el asiento del acto o contrato, cuando este no pueda ser válidamente constituido conforme a su ley nacional.

En este sentido, las leyes colombianas sobre el registro de aeronaves son perfectamente compatibles con las anteriores exigencias, lo que representa una gran ventaja dado que no sería necesaria la expedición de nuevas normas adicionales para su implementación.

IV. Créditos privilegiados y derechos reconocidos

De acuerdo con el artículo II (2), la regla general es que se aplica el sistema de prelación de créditos correspondiente al Estado de registros de la aeronave, con las excepciones contenidas en la Convención.

Los créditos y derechos sobre los cuales el Convenio de Ginebra otorga ciertos privilegios son los siguientes:

1. Los gastos legales incurridos en el proceso de venta forzada (artículo VII (6)) del Convenio.
2. Los daños a terceros en la superficie causados en el territorio del Estado contratante en el cual se efectúe la venta forzada, con las limitaciones previstas en el artículo VII (5) del Convenio.
3. Remuneración originada en las operaciones de salvamento de la aeronave artículo IV (1) (a) del Convenio.
4. Gastos extraordinarios que sean indispensables para la conservación de la aeronave artículo IV (1) (b) del Convenio.
5. Los derechos reconocidos por el artículo I del Convenio.

Lo anterior, debe entenderse que complementa la prelación que los Estados contratantes reconozcan en su ley nacional para otro tipo de créditos o derechos.

V. Venta forzosa de la aeronave

El principio general es que los procedimientos de embargo y remates rigen por la ley del Estado donde se efectúe la venta forzosa. No obstante lo anterior, el artículo VII (2) del Convenio impone algunas restricciones a esta regla de conflicto.

De un lado, la fecha y lugar de la subasta deben señalarse por lo menos con seis semanas de anticipación a la fecha en que se efectuará la diligencia.

La norma también exige, que el acreedor que ha pedido el embargo de la aeronave para rematarla informe al tribunal o a la autoridad competente sobre el contenido del registro, y anuncie la venta en el lugar en donde la aeronave está matriculada.

VI. Conveniencia de la aprobación del Tratado

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, la importancia de que Colombia ratifique la Convención de Ginebra de 1948 se basa, entre otras razones, en las siguientes:

1. El Convenio establece un sistema unificado que garantiza el reconocimiento internacional de una serie de derechos y limitaciones al derecho de dominio sobre las aeronaves y sus motores.

2. Al ratificar el Convenio, se garantiza que sus principios serán aplicados a las aeronaves con matrícula colombiana por otras 85 naciones que ya lo han ratificado.

3. El instrumento incluye una serie de reglas de conflicto que resuelven acertadamente lo referente a la inscripción y la validez de ciertos derechos sobre aeronaves y sus motores, lo cual genera mayor seguridad en las transacciones sobre dichos bienes.

4. Las normas relativas al procedimiento de venta forzosa y remate de aeronaves implican una garantía universal, real y efectiva en lo relativo a los derechos y privilegios referidos en la Convención, lo cual redundará en una mayor seguridad en las negociaciones.

5. Se facilitan las negociaciones sobre las aeronaves y sus partes, debido a que los productores y proveedores de tecnología aeronáutica, al igual que los intermediarios financieros, titulares de derechos reales como las hipotecas, usualmente facilitan la negociación con las empresas ubicadas en países que han ratificado este Convenio.

6. Indudablemente se mejorarían las condiciones jurídicas relativas a las operaciones de financiación de equipos tales como el leasing y arrendamiento de aeronaves, lo cual mejorará las condiciones de negociación y facilitará la renovación de los equipos por parte de las empresas aéreas nacionales.

7. Garantiza una prelación especial de créditos para el caso de las aeronaves con matrícula extranjera, con la correspondiente reciprocidad para las aeronaves colombianas en territorio extranjero, lo cual conduce a mayor seguridad en las transacciones sobre aeronaves.

8. Afianza los principios de unicidad, centralización y publicidad del registro. Adicionalmente, encontramos que las normas de la Convención relativas al registro son compatibles con las normas nacionales.

9. Reconoce como prioritarios los derechos que tienen las personas que hacen gastos relativos al salvamento y conservación de aeronaves, dando así mayor seguridad a la actividad aeronáutica.

10. Impide la inscripción de aeronaves, su transferencia, o registro, sin el consentimiento de los titulares de los derechos inscritos con ellas, y su transferencia a otro Estado contratante.

Por lo anteriormente expuesto y dada la relevancia de este proyecto de ley, proponemos a los honorables Representantes:

Dar primer debate al Proyecto de ley número 272 de 2002 de Cámara, 36 de 2001 de Senado, *por medio de la cual se aprueba el Convenio relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves*, hecho en Ginebra el 19 de junio de 1948.

De los honorables Representantes,

El Ponente Coordinador,

Germán Velásquez Suárez.

Los Ponentes,

Pedro Nelson Pardo Rodríguez, Carlos Ramiro Chavarro Cuéllar.

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 130 DE 2002 SENADO, 138 DE 2002 CAMARA

por la cual se modifican parcialmente los estatutos de carrera de oficiales y suboficiales de las Fuerzas Militares.

Honorables Congressistas:

Contempla la presente **ponencia para segundo debate** los dos (2) textos de ponencia favorable presentados por el Senador Ponente Manuel Ramiro Velásquez Arroyave y los Representantes a la Cámara

Ponentes Brigadier General (r) Jaime Ernesto Canal Albán y Ricardo Arias Mora sobre el presente proyecto de ley con *Mensaje de Urgencia* del Gobierno Nacional, los cuales se incorporan a esta ponencia para segundo debate, por considerar que las mismas se complementan y fortalecen las profundas razones para que el texto, con el pliego de modificaciones que proponemos, sea aprobado en su integridad por los honorables Congresistas.

Al presentar ponencia para **segundo debate** al Proyecto de ley número 130 de 2002 Senado, 138 de 2002 Cámara, *por la cual se Modifica Parcialmente los Estatutos de Carrera de Oficiales y Suboficiales de las Fuerzas Militares*, presentado por el Gobierno Nacional a través de su Ministra de Defensa, queremos resaltar que se busca facultar al Presidente de la República para prolongar la permanencia en el cargo de aquellos Oficiales Generales o Almirantes, que por su liderazgo, desempeño, transparencia y eficacia en el ejercicio de las funciones asignadas, contribuyan al mejoramiento de las condiciones del orden público y, en general, de la Seguridad y la Defensa Nacional, cuando las circunstancias así lo aconsejen.

Son notorias las graves condiciones de inseguridad por las que actualmente atraviesa el país, las cuales han llevado al Gobierno Nacional a impartir las instrucciones y a liderar las acciones necesarias para lograr el restablecimiento del orden público, dentro de las cuales se considera pertinente la de contar con la atribución de prorrogar el término para el retiro de los oficiales Generales y Almirantes, de que trata el artículo 102 del Decreto-ley 1790 de 2000, para lo cual se propone al honorable Congreso de la República su extensión **hasta por dos (2) años**.

Para el efecto, es necesario modificar parcialmente el artículo 102 del Decreto-ley 1790 de 2000, que incorpora las normas de carrera del personal de Oficiales y Suboficiales de las Fuerzas Militares, de manera tal que se incluya la prórroga propuesta y a la vez se condicione su utilización a la evaluación que sobre este aspecto realice el Gobierno Nacional, teniendo en cuenta las circunstancias que para el momento esté atravesando el país y como resultado de la cual se determine conveniente la permanencia de Oficiales Generales y Almirantes que, por sus especiales calidades y méritos, contribuyan al restablecimiento del orden público turbado.

El desarrollo de las operaciones militares se puede ver afectado por la salida forzosa de Oficiales de Alto Rango que tienen bajo su responsabilidad la efectividad de las mismas, por razón de cumplimiento del término de antigüedad que hace imperativo su retiro.

Este proyecto de ley está encaminado a permitir que el Gobierno Nacional **prolongue** el período previsto para el retiro de los oficiales Generales y Almirantes que habiendo cumplido cuatro (4) años de antigüedad en el grado, cuando a juicio del mismo Gobierno la ampliación del plazo sea conveniente para contribuir al restablecimiento de las alteraciones del orden público, teniendo en cuenta sus méritos y gestión, más que el cumplimiento del término de carrera que obligaría a su retiro.

El Gobierno Nacional presentó en el proyecto original la ampliación de permanencia en el cargo hasta por un (1) año, pero creemos de alta conveniencia para el país prorrogar dicha facultad hasta por dos (2) años, como en efecto lo aprobó la Sesión Conjunta de las Comisiones Segunda del Senado y la Cámara.

La modificación parcial del los Estatutos de Carrera de Oficiales y Suboficiales de las Fuerzas Militares contempla sólo la variación del artículo 102 del Decreto-ley 1790 de 2000, anexándole un **parágrafo** materia de los mismos Estatutos, que determina básicamente las condiciones en que procede el ascenso de los Oficiales Generales y Oficiales de Insignia de las Fuerzas Militares, cuando estos son nombrados por el Presidente de la República en los cargos de Comandante General de las Fuerzas Militares, Jefe de Estado Mayor Conjunto, Comandantes del Ejército Nacional, la Armada Nacional, Fuerza

Aérea Colombiana, **quienes podrán ser ascendidos** al Grado inmediatamente superior al que ostentan en el momento del nombramiento, siempre y cuando exista la vacante en la planta de la respectiva Fuerza o de la Policía Nacional, y el Oficial haya permanecido por lo menos las tres cuartas partes de su tiempo reglamentario en el grado.

Es necesario tener a todos nuestros altos Generales Comandantes, Jefe de Estado Mayor en el mismo Grado, entendido esto como un reconocimiento que hace el Estado a los Oficiales a quienes confía dichos cargos, pues se les asigna una mayor responsabilidad y jerarquía, además de contribuir de esta manera a fortalecer su autoridad.

Razones del pliego de modificaciones para segundo debate

El texto del párrafo aprobado por las Comisiones Segundas en primer debate incluye a la Policía Nacional. La norma que estamos modificando parcialmente de los Estatutos de Carrera de Oficiales y Suboficiales, corresponde exclusivamente a las Fuerzas Militares con su Decreto 1790 de 2000. A la Policía Nacional le cobija su propio Estatuto de Carrera contenido en el Decreto 1791 de 2000.

En el Decreto 1791 específico de la Policía Nacional establece en su **artículo 26** "Ascenso Generales. Para ascender a los grados de Mayor General y General, el Gobierno Nacional escogerá libremente entre los Brigadieres Generales y Mayores Generales, respectivamente, que reúnan los requisitos establecidos en el presente decreto.

Parágrafo. El Oficial General que fuere nombrado para desempeñar en propiedad el cargo de Director General de la Policía Nacional, será ascendido al grado inmediatamente superior de la jerarquía policial al que ostente al momento del nombramiento, siempre y cuando exista la vacante y haya permanecido las tres cuartas partes del tiempo reglamentario en el grado".

En el capítulo VI "De la suspensión, retiro, separación y reincorporación", artículos 50 a 69 se reglamentan estos temas; lo correspondiente a Retiro está contemplado en los artículos 54 a 65, pero no se tiene una norma como la establecida en el Decreto 1790 de 2000, para las Fuerzas Militares.

Artículo 55. *Causales de retiro.* (Policía Nacional). El retiro se produce por las siguientes causales:

1. Por solicitud propia.
2. Por llamamiento a calificar servicios.
3. Por disminución de la capacidad sicofísica.
4. Por incapacidad absoluta y permanente o gran invalidez.
5. Por destitución.
6. Por voluntad del Gobierno para Oficiales y del Ministro de Defensa Nacional, o la Dirección General de la Policía Nacional por delegación, para el nivel ejecutivo, los suboficiales y los agentes.
7. Por no superar la escala de medición del decreto de Evaluación del Desempeño Policial.
8. Por incapacidad académica.
9. Por desaparecimiento.
10. Por muerte.

En la norma transcrita no se contempla como causal de retiro el hecho de haber cumplido un determinado tiempo en un grado.

Lo anterior nos lleva a concluir que en la Policía Nacional no se requiere ningún tipo de normatividad para permitir la continuidad del personal de los señores Generales en sus respectivos grados. Las normas vigentes determinan el tiempo mínimo de permanencia, mas no establecen ninguna limitación para su continuidad en servicio activo cuando este lapso se cumpla.

No se requiere entonces, modificar para nada el Estatuto de Carrera de la Policía Nacional, y menos incorporar a la Institución en una ley

que modifica exclusivamente el Estatuto de Carrera de las Fuerzas Militares.

El pliego de modificaciones propuesto contempla exclusivamente:

Del título aprobado en primer debate en Sesión Conjunta, se excluye la frase final del mismo: "...y la Policía Nacional". Y del texto del Parágrafo, se retiran las siguientes frases: "...y de la Policía Nacional... y Director General de la Policía Nacional... o Policía Nacional".

Como Representantes a la Cámara estamos seguros que en su sabiduría, el Congreso reafirmará con la aprobación de esta ley, su apoyo y confianza irrestricta a los miembros de las Fuerzas Militares y al Gobierno Nacional.

Proposición

Por las consideraciones anteriormente expuestas y ante la plenaria de la Cámara, como miembros de la Comisión Segunda de Relaciones Internacionales, Defensa y Seguridad Nacional y Comercio Exterior, presentamos **ponencia favorable para segundo debate** al Proyecto de ley número 130 de 2002 Senado, 138 de 2002 Cámara, *por la cual se modifica parcialmente los estatutos de carrera de los oficiales y suboficiales de las Fuerzas Militares, y solicitamos su aprobación con el pliego de modificaciones en cuanto al título y al parágrafo único del articulado, adjuntos.*

De los honorables Congresistas,

Brigadier G. (r) *Jaime Ernesto Canal Albán, Ricardo Arias Mora,*
Representantes a la Cámara.

CAMARA DE REPRESENTANTES

COMISION SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Bogotá, D. C., 3 de diciembre de 2002

Autorizamos el presente informe.

El Presidente,

Ricardo Arias Mora.

El Secretario General,

Orlando Guerra de la Rosa.

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 246 DE 2002 CAMARA

Plenaria honorable Cámara de Representantes

Proyecto de ley número 246 de 2002 Cámara, *por la cual se crea el Sistema Nacional de Cooperación Internacional, se reestructura la Agencia Colombiana de Cooperación Internacional y se dictan otras disposiciones.*

La Cooperación Internacional entendida como el Sistema que incluye todas las formas de acercamiento, colaboración y coordinación entre estados a nivel político y social, bajo unos principios comunes y además direccionada hacia el desarrollo de un país, hoy gerenciada bajo preceptos de la Administración Moderna donde prevalecen la democracia organizada, la descentralización, la corresponsabilidad, la globalización y en general nuevas formas y nuevas estrategias para el fortalecimiento del mundo.

Estamos al frente de una nueva realidad que involucra una sociedad civil más activa de lo que ha sido hasta ahora, y en esta nueva concepción se debe enfocar el proyecto de ley; basándolo en una cultura operativa nueva, y que indudablemente fortalezca y estimule el apoyo multilateral. Debe conducir además, a la articulación de los diferentes actores de la Cooperación Internacional quienes tienen desafíos diferentes, los cuales generan expectativas distintas, pero con un mismo fin, "la búsqueda de un desarrollo social y económico de la población", objetivo que este Proyecto debe identificar y apoyar y que en ningún

caso, debe propender a imposiciones o parecer un acto de legislativo policivo que someta a estos actores a reglamentarse en desacuerdo con el funcionamiento establecido internacionalmente por las organizaciones promotoras de la cooperación.

Este proyecto de ley podría aplicarse a la Cooperación Internacional de carácter oficial, sin embargo, como está concebido, desmotiva la cooperación de naturaleza no gubernamental, quienes libremente donan sus recursos a proyectos de carácter privado ejerciendo un papel más activo en la solución de problemas del país y en donde el Gobierno Nacional por su escasez de recursos no hace presencia, pues, el sector privado ha entendido que el Estado no puede ser el único responsable de garantizar el bienestar de la sociedad.

Vemos con mucha preocupación entonces, que el Proyecto de ley número 246 de 2002 de Cámara, presenta en sus entrañas un esquema extremadamente centralizado que le resta eficiencia al buen desarrollo de los proyectos y desmotiva la asignación de recursos por parte de la comunidad internacional, reflejado en los siguientes considerandos, entre otros:

I. Centralismo en la coordinación y administración de los recursos procedentes de la Cooperación

El artículo 287 de la Constitución Nacional reza: "Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos:

1. Gobernarse por autoridades propias.
2. Ejercer las competencias que les correspondan.
3. Administrar los recursos, y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.
4. Participar en las rentas nacionales".

Es claro, que este artículo ampara los derechos de los entes territoriales para gestionar y administrar los recursos, sin embargo el Proyecto de ley 246 de 2002 como un acto inconstitucional, viola los principios de descentralización y autonomía de las entidades territoriales circunscribiéndolas a los parámetros de la ACCI.

El Proyecto de ley 246 de 2002, además plantea establecer un Sistema Nacional de Cooperación Internacional, el cual sería dirigido por el Consejo Nacional de Cooperación Internacional, conformado por representantes de entidades oficiales y organizaciones no gubernamentales, reflejando así un carácter pluralista, pero el cual dentro de sus funciones; sin embargo, solo emitirá recomendaciones. Por el contrario se establece que la toma de decisiones, coordinación, regulación y administración estarán estrictamente a cargo de la Agencia Colombiana de Cooperación Internacional, eliminando de plano las acciones que al respecto se den por parte del sector privado.

Lo anterior se refleja en los siguientes artículos:

Artículo 5°. Integración del Consejo Nacional. El Consejo Nacional de Cooperación Internacional estará integrado por:

- El Ministro de Relaciones Exteriores, quien lo presidirá.
- El Ministro del Interior.
- El Ministro de Comercio Exterior.
- El Director del Departamento Nacional de Planeación.
- El Representante legal de la Federación Nacional de Municipios.
- El Representante Legal de la Confederación Colombiana de Organizaciones no Gubernamentales.
- El Representante Legal de la Confederación Nacional de Gobernadores.
- El Representante Legal del Consejo Gremial Nacional.
- El Representante Legal de Asociación Colombiana de Universidades, ASCUN.

Parágrafo. También participarán en el Consejo los Ministros que sean convocados cuando se consideren asuntos específicos de Cooperación Internacional no reembolsable de competencia de su sector.

Igualmente, a las deliberaciones del Consejo podrán ser invitados, con derecho a voz, representantes de la sociedad civil, los grupos étnicos y cooperantes internacionales, en caso que así se requiera.

Claramente se puede observar que un 44% de los miembros del Consejo son funcionarios públicos, elegidos por el poder ejecutivo, entregándole un exceso de poder al mismo, lo cual no sería adecuado para el eficiente y eficaz manejo de los recursos de Cooperación Internacional en Colombia. Además, rezaga la participación que la sociedad civil y sus organizaciones deberían ejercer dentro del Consejo Nacional de Cooperación Internacional.

Artículo 6°. Reuniones, decisiones y quórum. El Consejo Nacional de Cooperación Internacional se reunirá ordinariamente cada 6 meses y extraordinariamente por citación del Ministro de Relaciones Exteriores. Podrá sesionar válidamente con la asistencia de la mitad más uno de sus miembros y sus decisiones se tomarán por consenso.

Este artículo motiva la ineficiencia del Consejo Nacional de Cooperación Internacional, ya que solo 2 veces al año se reunirían para discutir y presentar recomendaciones. El lapso es largo entre cada reunión, lo que prácticamente convierte al Consejo Nacional de Cooperación en un ente inoperante, ineficiente y poco práctico si se tiene en cuenta el alto índice de proyectos que se presentan y que son ejecutados en nuestro país producto de las fuentes de Cooperación Internacional.

Artículo 12. Integración del Consejo Directivo. El Consejo Directivo de la ACCI estará integrado por: El Ministro de Relaciones Exteriores o su delegado, quien lo presidirá. El Ministro del Interior o su delegado. El Director del DNP, o su delegado. Un Representante del Presidente de la República. El Director de Colciencias.

Parágrafo V. El Director de la Agencia Colombiana de Cooperación Internacional, hará parte de las sesiones del Consejo con voz pero sin voto.

Parágrafo 2°. En las deliberaciones del Consejo Directivo podrán participar, con derecho a voz pero sin voto, las personas que el Consejo considere necesario invitar, cuando los temas lo requieran.

La ACCI es un organismo de carácter gubernamental que debería regular los recursos provenientes de fuentes del mismo sector, más sin embargo, con el proyecto de ley se plantea que esta entidad controle de igual manera, los recursos gestionados y donados por organismos no gubernamentales. Es por ello, que si la ACCI es eminentemente oficial, desmotiva a que la gran labor que se realiza desde el sector privado se vea disminuida o finalmente desaparezca, perjudicándose directamente a los entes territoriales que se benefician ampliamente con estos planes, proyectos o programas producto de la ayuda multilateral.

Artículo 14. Designación del Director. El Director de la Agencia Colombiana de Cooperación Internacional será agente de libre nombramiento y remoción del Presidente de la República.

En la política actual se ha mostrado un elevado interés por parte del ejecutivo, por la meritocracia, proceso mediante el cual toda la sociedad tiene posibilidades de ejercer el cargo para el que su perfil, formación académica y experiencia profesional tenga. En ese sentido, retroceder ahora estableciendo que el Director de la Agencia Colombiana de Cooperación Internacional será nombrado directamente por el Presidente de la República, va en contravía con las nuevas tendencias administrativas que en pro de la eficiencia y transparencia busca el Gobierno Nacional.

Artículo 15. Funciones del Director. Además de las señaladas en el artículo 78 de la Ley 489 de 1998, el Director de la ACCI, tendrá las siguientes:

Dirigir y controlar las acciones de apoyo de la Agencia como entidad coordinadora del Sistema y Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Cooperación Internacional.

Este artículo permite observar como la ACCI, estaría por encima del Consejo Nacional de Cooperación, pues esta dirige y ejecuta las políticas de cooperación en el país, mientras que el Consejo Nacional de Cooperación Internacional solo podría presentar cada seis meses "recomendaciones" a tener en cuenta por el Consejo Directivo de la ACCI que por el contrario tomará decisiones que se denominarán "acuerdos" (artículo 13, parágrafo).

II. Desestímulo para los recursos de Cooperación

En el ámbito de la Cooperación Internacional, tiene mucha importancia la eficiencia y la agilidad con que se pueda llevar a cabo el proceso, en ese sentido las políticas que se tracen para el desarrollo del procedimiento deben encaminar a motivar la consecución de los objetivos de manera transparente y rápida. En el Capítulo III del Proyecto de ley, se encuentran artículos que desestimulan estos objetivos. Dentro de los cuales encontramos:

CAPITULO III

Registro de Organizaciones No Gubernamentales sin ánimo de lucro, ONG

Artículo 18. Registro. La Agencia Colombiana de Cooperación Internacional creará un registro nacional de Organizaciones no Gubernamentales nacionales y extranjeras sin ánimo de lucro, en el cual deberán inscribirse las instituciones que ejecuten recursos de cooperación internacional no reembolsable que recibe u otorgue el país bajo la modalidad de ayuda oficial para el desarrollo.

Parágrafo 1°. Estos registros deberán contener la identificación de la Organización No Gubernamental su objeto social.

Cuando no sea posible realizar la inscripción directamente en la Agencia Colombiana de Cooperación Internacional, la ACCI coordinará con las entidades territoriales que pueda realizarse en la Oficina de Planeación del más cercano según su conveniencia, quien a su vez reportará en forma la inscripción tal inscripción a la ACCI.

Parágrafo 2°. El registro de Organizaciones no Gubernamentales sin ánimo de carácter internacional se llevará a cabo en la Agencia Colombiana de Cooperación Internacional, ACCI, y deberá contener la identificación de la entidad, su procedencia, su objeto social y las líneas estratégicas no reembolsables que vayan a ejecutar, de acuerdo al formato ACCI.

Este registro no es más que un proceso de tramitología que perturba el proceso de donación y entrega de los recursos procedentes de organizaciones cooperantes en el exterior, pues ninguna organización se sujetará a facilitar información específica y privada con el fin de donar a cualquier ente territorial u organización no gubernamental del país. Lo anterior, obstaculiza la donación propiciando la fuga de esos capitales hacia organizaciones de otros gobiernos.

Artículo 21. Informes. Las Organizaciones No Gubernamentales Nacionales que han registrado sus proyectos, deberán presentar anualmente y al final a la ACCI, un informe sobre los resultados del plan, programa o proyecto en ejecución.

Parágrafo 1°. Cuando la duración del plan, programa o proyecto sea inferior a un año el informe deberá presentarse al momento del cierre.

Parágrafo 2°. Cuando no sea posible presentar el informe directamente a la ACCI, será suficiente con presentarlo a la Oficina de Planeación del respectivo municipio, que deberá enviarlo a la Agencia, en el término de la distancia.

Parágrafo 3°. Las ONG internacionales deberán presentar directamente en la ACCI un informe al finalizar la ejecución del proyecto de acuerdo al formato elaborado por la Agencia.

No se hace necesario que la ACCI controle a las Organizaciones No Gubernamentales, cuando estas hubieran ejecutado recursos de cooperación donados por organizaciones de carácter privado. En este proceso cada organización donante establece su propia interventoría y mecanismos de control a los recursos de cooperación. El Gobierno podría ejercer este mismo control, a través de las entidades gubernamentales que actualmente de acuerdo con las leyes y funciones estén establecidas para ello, de igual forma dentro del sector privado existen instituciones que como las Cámaras de Comercio que mediante su sistema de Registro también podrían ejercer un estricto control que pueda enviarse al Gobierno Nacional y luego ser comparado con los registros que este último reciba de sus organismos de control.

Este artículo debería reglamentarse estrictamente para entidades oficiales y organizaciones No Gubernamentales que ejecuten recursos de carácter oficial de lo contrario, iría en contravía de los objetivos que busca la Cooperación Internacional.

Proposición

De acuerdo a las consideraciones que para segundo debate se realizaron por los honorables Representantes Ponentes y al análisis que en el seno de la Comisión Segunda se presentó en diferentes sesiones por todos los actores involucrados en el ámbito de la Cooperación Internacional, solicitamos a la Plenaria de la honorable Cámara de Representantes archivar el Proyecto de ley número 246 de 2002 Cámara, por la cual se crea el Sistema Nacional de Cooperación Internacional, se reestructura la Agencia Colombiana de Cooperación Internacional y se dictan otras disposiciones.

Presentada por los honorables Representantes:

Jaime Darío Espeleta Herrera, Sandra Ceballos Arévalo, Fabio Arango Torres, Ricardo Arias Mora, Hugo Ernesto Zárrate Osorio, Guillermo Rivera Flórez, Carlos Julio González Villa, Luis Carlos Delgado Peñón, Representantes a la Cámara.

CAMARA DE REPRESENTANTES

COMISION SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Bogotá, D. C., 3 de diciembre de 2002

Autorizamos el presente informe.

El Presidente,

Ricardo Arias Mora.

El Secretario General

Orlando Guerra de la Rosa.

* * *

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 286 DE 2002 CAMARA, 134 DE 2001 SENADO

por medio de la cual se aprueban la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y el protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, adoptadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas el quince (15) de noviembre de dos mil (2000).

Honorable Representante

RICARDO ARIAS MORA

Presidente

Comisión Segunda Constitucional Permanente

Honorables Representantes:

En cumplimiento del honroso encargo realizado por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, y en cumplimiento del artículo 150 numeral 16 que otorga al Congreso la

función de “aprobar o improbar los tratados que el Gobierno celebre con otros Estados o con entidades de derecho internacional...”, presentamos ponencia para segundo debate al **Proyecto de ley número 286 de 2002 Cámara, 134 de 2001 Senado, por medio de la cual se aprueban la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y el protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional**, adoptadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas el quince (15) de noviembre de dos mil (2000).

I. Presentación:

La “Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional” y el “Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional” constituye una herramienta jurídica para la protección efectiva, especialmente de las mujeres y los niños que padecen el flagelo de los delitos descritos por la convención; así mismo el “Protocolo Facultativo de la Convención sobre los Derechos del Niño relativo a la venta de niños, la prostitución infantil y la utilización de los niños en la pornografía” que son herramientas para defender y garantizar la integridad física y moral de las víctimas de la delincuencia internacional organizada.

Las normas consagradas en la Convención y el Protocolo, como bien señala el honorable Senador de la República Francisco Murgueitio Restrepo: “*Son marco, para que cada Estado desarrolle dentro de su legislación, procedimientos tendientes a la prevención y represión de ilícitos de carácter transnacional, que en el caso particular afectan los bienes más preciados del ser humano como lo son la Vida y la Libertad, violando de manera ostensible los Derechos Humanos, que son el principio de existencia de la comunidad internacional organizada*”.

La normatividad de la Convención y el Protocolo articulan jurídicamente elementos básicos y esenciales para prevenir y combatir la delincuencia organizada, definiendo, delimitando el ámbito de aplicación y la protección de la soberanía, constituyendo los elementos del tipo penal, la antijuridicidad del acto delictivo, la responsabilidad de las personas naturales y la responsabilidad de las personas jurídicas en los delitos descritos por la Convención. Fija de igual manera el proceso, las características de los fallos y el grado de las sanciones sin detrimento del derecho interno, dentro de los parámetros de sus principios constitucionales.

La Convención y el Protocolo, desarrollan los principios de derecho internacional, adoptados en nuestra Carta Política, tales como el respeto a la autodeterminación, la internacionalización de las relaciones políticas, económicas, sociales sobre bases de equidad, reciprocidad y conveniencia nacional, sin que se viole la soberanía nacional, ya que las disposiciones establecidas, se encuentran subordinadas a las regulaciones del derecho interno y a la adopción en el ordenamiento penal de los tipos y sanciones, acordadas en los instrumentos internacionales.

Un aspecto a señalar, es el de la prevención, la que se facilita con el intercambio de información y la cooperación entre los Estados, con el fin de identificar los *modus operandi* de las organizaciones internacionales, dedicadas a la ejecución de delitos transnacionales, con el fin de su desarticulación y juzgamiento de los responsables de dichos ilícitos; en este aspecto surge el fenómeno jurídico de la extradición, que en nuestro ordenamiento tiene el rango de ser constitucional, por esta razón se debe tener en cuenta que solo procederá por ilícitos cometidos, con posterioridad al Acto legislativo 01 del 16 de diciembre de 1997, que modificó el artículo 35 de la Constitución Nacional.

Un mandato del instrumento, es el respeto a los derechos y garantías de los implicados en las investigaciones que por delitos transnacionales,

lo que da aplicación real a los principios del debido proceso y del derecho a la defensa, que se consagran en nuestro ordenamiento interno.

Las normas consagradas en la Convención y el Protocolo, son marco, para que cada Estado desarrolle dentro de su legislación, procedimientos tendientes a la prevención y represión de ilícitos de carácter transnacional, que en el caso particular afectan los bienes más preciados del ser humano como lo son la Vida y la Libertad, violando de manera ostensible los Derechos Humanos, que son el principio de existencia de la comunidad internacional civilizada.

Los Estados, se encuentran en la obligación de poner en marcha novedosas formas de lucha contra la delincuencia organizada, con la adopción de instrumentos que permitan la investigación y el castigo de delitos, que trascienden las fronteras nacionales, que en el caso colombiano, es aún más notorio, con el asentamiento en nuestro territorio de organizaciones dedicadas al narcotráfico, el secuestro, el hurto de vehículos, la trata de blancas y menores, el contrabando, la piratería terrestre, el blanqueo de dinero y el tráfico de moneda falsa, entre otros, sumado a la situación de pobreza y violencia, que permiten reclutar ejércitos de personas, para ser dedicadas a desarrollar tareas relacionadas con la ejecución de ilícitos, razones por las cuales el Estado se debe comprometer con la comunidad internacional, en la incorporación a nuestra legislación de instrumentos que permitan la prevención y la represión de las manifestaciones delictuales mencionadas.

II. Prevención de la Violencia y el Crimen Transnacional Organizado Justicia, Estado de Derecho y Seguridad de las personas

En un esfuerzo por convertir la cultura de la violencia en una cultura de paz, el proceso de Cumbres de las Américas ha dado prioridad a la prevención de la violencia y al crimen organizado transnacional de la siguiente manera:

En la Cumbre de las Américas de Miami y Santiago, la prevención de la violencia ocupó un espacio fundamental en el intento de promover una cultura democrática y de derechos humanos de los ciudadanos. Por ejemplo, los países determinaron que el trato igualitario entre hombres y mujeres no podría lograrse sin antes abordar el problema de violencia doméstica.

En la Cumbre de la ciudad de Quebec, la prevención de la violencia, al igual que la necesidad de combatir el crimen organizado transnacional, se consideró una prioridad por debajo de la sección titulada Justicia, Estado de Derecho y Seguridad de las Personas. Aquí los gobiernos se enfocaron en nuevos y multidimensionales tipos de amenazas a la seguridad, como el comercio ilegal de drogas y otros crímenes relacionados, el tráfico ilícito y uso criminal de armas y el problema general de la violencia en sociedad. Los países comunicaron también la necesidad de un incremento de programas de capacitación en la resolución de conflictos y la expansión de la educación pública para abordar las amenazas que afectan a los miembros más vulnerables de la sociedad.

Con la intención de hacer uso de la cooperación internacional y el intercambio de información para combatir el crimen en todas sus manifestaciones, los gobiernos resaltaron la importancia de la eliminación del crimen organizado transnacional. En el Plan de Acción de Quebec, los países fueron exhortados a ratificar tratados existentes, como la Convención contra el Crimen Organizado Transnacional de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y a promover la cooperación entre órganos judiciales para modernizar técnicas legislativas y de intercambio de información.

III. Aspectos constitucionales

Toda vez que realizado el análisis correspondiente de legalidad y constitucionalidad, y teniendo en cuenta que es necesario adoptar mecanismo contra la violación de derechos humanos desde el fuero interno y la cooperación internacional eficientes para enfrentar y erradicar estas organizaciones delictivas transnacionales, así como

para combatir la impunidad y la corrupción en todos los niveles, considero que este instrumento coadyuva con los propósitos del Estado colombiano para garantizar los Derechos Humanos y el Derecho Humanitario.

Es conveniente y necesario implementar políticas e ir armonizando criterios de nuestro Derecho Interno, desde la Constitución Política que define a Colombia como un Estado social de derecho, democrático, participativo y pluralista, *fundado en el respeto de la dignidad humana*. El artículo 44 de la Constitución reconoce y protege los derechos fundamentales de los niños y las niñas, entre los que se encuentran los de ser protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica; el artículo 11 reconoce el derecho a la vida; el artículo 12 establece que nadie será sometido a desaparición forzada, a torturas ni a tratos o penas crueles o inhumanas o degradantes. Y en este mismo sentido encontramos instrumentos jurídicos internacionales ratificados por Colombia, como: La Convención sobre los Derechos del Niño, año de entrada en vigor en Colombia 1991. *Pacto Internacional de Derechos Económicos Sociales y Culturales*, año de entrada en vigor en Colombia 1976; *la Convención contra la tortura y otros tratos o penas crueles, inhumanos o degradantes*, entrada en vigor 1988; los cuatro Convenios de Ginebra entraron en vigor para Colombia en 1964, los protocolos adicionales entraron en vigencia en el siguiente orden: *El Protocolo Adicional I, relativo a la protección de las Víctimas de los Conflictos Armados Internacionales*, entró en vigor en 1992; *el Protocolo Adicional II, relativo a la Protección de las Víctimas de los Conflictos Armados sin Carácter Internacional*, que entró en vigor para Colombia en 1994, entre otra normatividad vigente que busca contrarrestar los efectos y las acciones contra la vida y la dignidad.

IV. Comentarios de Karolina Gumundsson, Asesora de la ODCCP (United Nations Office for Drug Control and Crime Prevention)

La globalización y las nuevas tecnologías implican nuevas oportunidades tanto para negocios legítimos como para la delincuencia organizada, que aprovecha esta situación para sofisticar y diversificar su acción criminal, causando serios y crecientes problemas transnacionales como lavado de activos, trata de personas, corrupción y tráfico de drogas. Como respuesta a este fenómeno, los Estados del mundo, a través de las Naciones Unidas, han desarrollado la conciencia de la necesidad de contrastar un problema transnacional con una solución transnacional. La Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional (y sus protocolos adicionales) representa el primer instrumento que vincula jurídicamente la lucha contra la delincuencia organizada, a otras formas de criminalidad que se tipifican en los protocolos adicionales.

La Convención de Palermo representa un gran paso hacia delante en la lucha contra el crimen transnacional organizado cuyo propósito es promover la cooperación internacional para prevenir y combatir más eficazmente la delincuencia organizada transnacional. La Convención sigue muy cercanamente el Código Penal Colombiano, ya que fueron redactados en el mismo año 2000. La Convención también sigue los mismos lineamientos de la Convención de Viena de 1988 la cual Colombia ha ratificado y sigue en plena vigencia.

Al igual que el problema mundial de las drogas, la lucha contra la delincuencia transnacional organizada y sus fenómenos conexos requieren un enfoque integral y equilibrado, que responda tanto al fenómeno de la delincuencia transnacional organizada, como a sus causas sociales generadoras de la criminalidad. La novedad de la Convención es su amplia cobertura de temas que con anterioridad no habían recibido una atención multilateral integral y consistente, tales como la penalización de los grupos delictivos organizados, la corrupción de funcionarios públicos, el lavado de dinero, la obstrucción de la justicia, así como la previsión de medidas concretas para protección de

víctimas. La Convención también adelanta mecanismos para la cooperación internacional y asistencia judicial recíproca.

El Protocolo Adicional para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas especialmente mujeres y niños, hace un llamado a que cada Estado adopte medidas legislativas para tipificar como delito en su derecho interno, conductas relacionadas con la trata de personas. En términos de la atención de las víctimas, el Protocolo incluye artículos sobre asistencia, protección y repatriación, así como normas de cooperación internacional.

Infortunadamente, Colombia es el segundo país en las Américas con los más altos índices de trata de personas –incluyendo trata internacional e interna– especialmente relacionado con mujeres y menores. Muchas de estas víctimas de la trata, también están involucradas en otras actividades delictivas tales como tráfico de drogas y lavado de activos. La Convención de Palermo es un instrumento internacional para combatir estos tipos de actos delictivos transnacionales.

Colombia firmó dicha Convención y el Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, el 12 de diciembre de 2000. El proceso de ratificación se inició bajo el Proyecto de ley 134 presentado ante la Comisión de la Cámara encargada de asuntos internacionales. Es importante que Colombia nuevamente abra las puertas para la ratificación de la Convención y del Protocolo Adicional contra la trata de personas para poder combatir más eficazmente estos flagelos que también tienen implicaciones contra los derechos humanos.

La Oficina de las Naciones Unidas para la Fiscalización de Drogas y Prevención del Delito quiere señalar que el Gobierno colombiano ya ha adelantado esfuerzos contra el crimen organizado transnacional. Esto se ha demostrado en la aprobación de la Ley número 747 de 19 de julio, de 2002, por medio de la cual se hacen unas reformas y adiciones al Código Penal Colombiano (Ley 599 de 2000), fundamentada en el Protocolo Adicional de trata de personas de la Convención de Palermo.

Señalamos también que los mayores beneficiarios de la Convención serán las víctimas de la delincuencia transnacional organizada y por ende la sociedad colombiana, logrando de esta manera el respeto a los Derechos Humanos y la dignidad de las personas.

En los anteriores términos nos permitimos proponer: Dese segundo debate al Proyecto de ley número 286 de 2002 Cámara, 134 de 2001 Senado, por medio de la cual se aprueban la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y el protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, adoptadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas el quince (15) de noviembre de dos mil (2000).

El Representante a la Cámara, Coordinador de Ponentes,

Luis Carlos Delgado Peñón.

Oscar Suárez Mira, Carlos Julio González Villa, Sandra Ceballos Arévalo, Jairo de Jesús Martínez Fernández, Representantes a la Cámara.

CAMARA DE REPRESENTANTES

COMISION SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Bogotá, D. C., 27 de noviembre de 2002

Autorizamos el presente informe.

El Presidente,

Ricardo Arias Mora.

El Secretario General,

Orlando Guerra de la Rosa.

CONTENIDO

Gaceta número 560 - Jueves 5 de diciembre de 2002

CAMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

Págs.

Ponencia para primer debate y Texto definitivo al Proyecto de ley número 113 de 2002 Cámara, por la cual se definen las etapas del proceso de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo, se promueve la competencia y se dictan otras disposiciones	1
Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 272 de 2002 Cámara, 36 de 2001 Senado, por medio de la cual se aprueba el convenio relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves, hecho en Ginebra el 19 de junio de 1948	4
Ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 130 de 2002 Senado, 138 de 2002 Cámara, por la cual se modifican parcialmente los estatutos de carrera de oficiales y suboficiales de las Fuerzas Militares	10
Ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 246 de 2002 Cámara, por la cual se crea el Sistema Nacional de Cooperación Internacional, se reestructura la Agencia Colombiana de Cooperación Internacional y se dictan otras disposiciones	12
Ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 286 de 2002 Cámara, 134 de 2001 Senado, por medio de la cual se aprueban la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y el protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, adoptadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas el quince (15) de noviembre de dos mil (2000)	14