



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XV - Nº 632

Bogotá, D. C., jueves 7 de diciembre de 2006

EDICION DE 16 PAGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMON OTERO DAJUD  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
www.secretariasenado.gov.co

ANGELINO LIZCANO RIVERA  
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA  
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

## CAMARA DE REPRESENTANTES

### PONENCIAS

#### PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 288 DE 2006 CAMARA, 182 DE 2005 SENADO

*por medio de la cual se regula la actividad marítima  
de remolque y se dictan otras disposiciones.*

Honorables Congresistas:

Nos ha correspondido por designación de la honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, el estudio del **Proyecto de ley número 288 de 2006 Cámara, 182 de 2005 Senado**, por medio de la cual se regula la actividad marítima de remolque y se dictan otras disposiciones. La presente iniciativa fue presentada a consideración del Congreso de Colombia por el honorable Senador José Ramiro Luna Conde, surtió su trámite en el Senado de la República y ahora se encuentra en su etapa final con el propósito de convertirse en ley de la República para el desarrollo del sector marítimo en Colombia.

#### ALCANCE Y CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

La presente iniciativa consta de siete capítulos, con 28 artículos; refiriéndose el primero de ellos al objeto de la ley que prioriza la regulación de la actividad marítima dentro de aguas territoriales y puertos colombianos, la reserva de bandera, régimen de libre competencia, fijando las competencias y facultades, contemplando la competencia desleal.

En el artículo 2° se plasman las definiciones atinentes a la autoridad marítima nacional y para el efecto se trata de la Dirección General Marítima y sus Capitanías de Puerto; de la misma manera define la actividad de remolque, consistente en la asistencia, apoyo y salvamento que se prestan a naves y artefactos navales con un remolcador, dentro de aguas territoriales y puertos colombianos; que es un remolcador, aguas territoriales colombianas y empresas de remolque.

El Capítulo II en su artículo 3° plasma la actividad marítima de remolque, el interés público y seguridad nacional, por el impacto en la continuidad del servicio público de transporte marítimo y el funcionamiento de los puertos.

El artículo 4° estipula los servicios que presta la actividad marítima de remolque, el 5° al uso obligatorio de remolcadores con sus características en cada una de las maniobras y operaciones.

El artículo 6° señala la solicitud del servicio y el 7° los requisitos para la explotación comercial de la actividad marítima de remolque; el 8° a los requisitos para el registro de la actividad marítima de remolque, el 9° a la edad de construcción de los remolques, la cual no superará los diez años, debiendo estar debidamente clasificados por la casa clasificadora Internacional. El 10 señala la autorización de los equipos para el desarrollo de la actividad marítima del remolque.

El Capítulo III señala la reserva de bandera en sus artículos 11, 12 y 13, contemplando la excepción a la bandera colombiana con los requisitos de que la nave sea apta para realizar la actividad marítima de remolque y que sea realizada por una empresa de remolque nacional, quien asumirá la debida responsabilidad por ello. De igual manera, el procedimiento de autorización para servicios de remolque con naves de bandera extranjera.

El Capítulo IV, señala la inspección, vigilancia y control de la actividad marítima de remolque en sus artículos 14 y 15, desde el desempeño comercial y financiero de las empresas de remolque la ejercerá la Superintendencia de Puertos y Transporte y la vigilancia operativa, técnica y de seguridad será ejercida por la autoridad marítima.

El Capítulo V, señala la libre competencia y la competencia desleal, se fundamenta con base a los artículos 84 y 333 de la Carta Política, en sus artículos 16, 17 y 18 y la aplicación del régimen general de competencia, establecido en las disposiciones vigentes.

El artículo 19 contempla las autoridades competentes y el procedimiento; señalando que la Superintendencia de Industria y Comercio es la autoridad competente para investigar, sancionar y tomar las medidas que correspondan cuando se contravinieren lo establecido en la normatividad vigente sobre prácticas comerciales restrictivas y de promoción de competencias y competencia desleal en la actividad del remolque.

El Capítulo VI, en sus artículos 20, 21, 22, 23 y 24, contentivos de conflictos de interés, dejando la calificación de las mismas en cabeza de la Superintendencia de Industria y Comercio; las incompatibilidades para practicaje, agentes marítimos, protectores y generales de empresas de transporte marítimo y el Estado rector del Puerto o cualquier autoridad que rija la actividad marítima de remolque. El 22 contempla las tarifas de la actividad de remolque, plasmando que estas no se podrán fijar por debajo de los costos de operación.

El artículo 23 señala el beneficiario real, señalando como tales a las personas que tengan respecto a una sociedad capacidad para ejercer control conforme a la ley. Y el artículo 24 le otorga a la Superintendencia de Industria y Comercio la atribución de imponer las sanciones previstas para las prácticas comerciales restrictivas de acuerdo con lo contemplado en esta iniciativa.

El Capítulo VII se refiere a la competencia y facultades de la autoridad marítima nacional, reglamentación y disposiciones finales. En sus artículos 25, 26, 27 y 28, se plasma la competencia de la Autoridad Marítima Nacional para expedir los reglamentos técnicos, operativos y de seguridad referentes a la actividad marítima de remolque, la reglamentación de la ley por parte del Gobierno, el régimen de transición para quienes ejercen la actividad de remolque de cumplir con las disposiciones de ley y la vigencia de la ley.

#### ANTECEDENTES DE LA ACTIVIDAD MARITIMA DEL REMOLQUE

Es menester señalar que el presente proyecto de Ley tiene por objeto regular la actividad marítima de remolque dentro de las aguas territoriales y puertos colombianos, la reserva de bandera, fijar un régimen de libre competencia y de competencia desleal, fijar competencias y facultades y dictar otras disposiciones.

La actividad de remolque consiste en todas las actividades de asistencia, apoyo, transporte y salvamento que se prestan a naves y artefactos navales con remolcador dentro de aguas territoriales y puertos colombianos. El remolcador es una nave diseñada y construida para realizar la actividad marítima de remolque y provee condiciones de seguridad a la navegación a los puertos y al medio ambiente. Es decir, que es un tipo especial de nave construido para asistir a las más grandes, empujar o halar durante las maniobras en aguas territoriales y puertos colombianos, en condiciones de maniobrabilidad.

Con la aparición del contenedor y la intensificación de los intercambios comerciales internacionales a consecuencia del fenómeno de integración económica mundial, las flotas mercantes mundiales han tendido a la especialización de sus tráficos (contenedores, graneles, líquidos y gases) al aumento del tamaño de los barcos, aprovechando así las economías de escala lo que ha sido causa en conjunto con la liberación del mercado de transporte marítimo internacional, de una sensible reducción de los fletes con los lógicos beneficios que esto conlleva a las economías en el ámbito de la globalización.

Estos barcos de gran tamaño en algunos casos sobre todo los grandes cruceros de transporte de personal han implementado mecanismos y tecnología que les permite maniobrar en forma segura en áreas restringidas, sin embargo por norma general con el fin de garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, del medio ambiente y operatividad de los puertos y de las naves, las operaciones que se contemplan en la presente iniciativa hacen necesaria la asistencia de remolcadores.

#### MARCO JURIDICO DEL PROYECTO

La actividad marítima de remolque, fue tácitamente declarada una actividad portuaria por el artículo 5° numeral 5.1 de la Ley 1ª de 1991, al definir las actividades portuarias así: *“Se consideran actividades la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica y en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios”*.

Esta definición fue posteriormente aclarada por el honorable Consejo de Estado respondiendo una consulta sobre delimitación de competencias entre la Dirección General Marítima y la Superintendencia General de Puertos, de fecha 15 de diciembre de 1992, de la Sala de Consulta y Servicio Civil con ponencia del Magistrado Javier Henao al interpretar que: *“La Superintendencia General de Puertos es la dependencia oficial competente para otorgar por medio de resolución motivada, las concesiones portuarias sobre las instalaciones que han sido incorporadas al concepto de puerto que define el num. 5.11 del ar-*

*tículo 5° de la Ley 1ª de 1991, o sea, los terminales portuarios, muelles y embarcaderos destinados a la realización de operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, así como el intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y fluvial”*, definiendo que son actividades portuarias todas aquellas que se efectúen en los puertos y terminales en la medida en que estas facilita en forma mediata o inmediata las operaciones de cargue y descargue de los barcos.

Lo anterior, fue ratificado por el Consejero de Estado César Hoyos Salazar, que en pronunciamiento de la Sala de Consulta y Servicio Civil del honorable Consejo de Estado del 26 de febrero de 1996, en respuesta a otra consulta elevada por el Ministro de Transporte con relación a las marinas y astilleros se pronunció diciendo que: *“La norma precitada enumera las operaciones que constituyen la actividad portuaria, describiendo unas de manera clara y precisa y otras enunciándolas en forma indiscriminada (...). Sin embargo, la indeterminación de esta frase no significa que la norma se refiera a toda clase de operaciones, sin restricción alguna, pues ella misma las circunscribe a aquellas que se efectúen en las mencionadas construcciones o instalaciones (los terminales portuarios) que son el elemento material donde se realizan la actividad portuaria. En esas construcciones se ejecutan las tareas de cargue y descargue, almacenamiento, practica-je, remolque, estiba y desestiba...”*.

De igual manera la Ley 1ª de 1991 expresamente y en el mismo artículo 5° numeral 5.9 definió como Operador Portuario quien hace actividades de remolque. Sin embargo, a pesar de ser un operador portuario, el servicio de remolque tiene una naturaleza especial por cuanto es una actividad esencialmente marítima, es decir, su medio de desarrollo natural es el mar, de allí su reiteración de la calificación en el proyecto de ley como actividad marítima.

De la calificación del servicio de remolque, en este proyecto de ley como actividad marítima, surgen consecuencias como que quien realice dichas actividades y los equipos con los que las lleve a cabo deban tener especiales características y que la autoridad reguladora de dicha actividad marítima deba ser especializada y con una capacidad técnica para verificar estas condiciones, por ello el proyecto de ley fortalece la competencia de la Autoridad Marítima Nacional (Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa).

El proyecto igualmente pone al país en concordancia con el Convenio Internacional para la Seguridad en la Vida en el Mar de 1974-SOLAS, aprobado mediante Ley 8ª de 1980 y con el convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, denominado convenio MARPOL, aprobado mediante Ley 12 de 1981.

Destacamos y procedemos a explicar algunos de los elementos esenciales de este proyecto de ley a saber:

#### **Reserva de Bandera:**

La reserva de bandera no constituye una novedad legislativa, la misma se encuentra actualmente consagrada en el Decreto 1423 de 1989, estableciendo que los servicios portuarios que tengan lugar en los espacios marítimos jurisdiccionales colombianos, deben ser prestados exclusivamente por naves de bandera colombiana. Igualmente, el Decreto 804 de 2001, establece que el servicio público de transporte marítimo de cabotaje debe prestarse por empresas colombianas, constituidas conforme a las disposiciones nacionales, debidamente habilitadas y con permiso de operación, utilizando naves de bandera colombiana.

Siendo que conforme con lo establecido en la Ley 1ª de 1991, (Estatuto de Puertos Marítimos) las empresas que prestan los servicios de Remolque son catalogados como Operadores Portuarios, calificación general que se conserva en el presente proyecto de ley, tenemos entonces que en la actualidad, los servicios de Remolque que se presten en espacios marítimos jurisdiccionales colombianos, deben ser prestados en forma exclusiva por naves de bandera nacional.

Con el fin de que la reserva de bandera no represente una disminución de la oferta de servicios de remolque, el proyecto de ley con-

sagra excepciones a la misma, cuando no exista nave matriculada en Colombia que sea apta para la prestación del servicio; en este caso, el servicio debe ser contratado con una empresa de remolque nacional, quien suministrará la nave de bandera extranjera que prestará el servicio, bajo su absoluta responsabilidad, previa autorización de la Autoridad Marítima Nacional, que examinará caso por caso, la pertinencia de las características técnicas de los equipos que se requieran para la prestación del servicio señaladas por el usuario.

### **Legislación Internacional**

De otro lado, debe tenerse en cuenta la legislación internacional sobre la actividad de Remolque, tanto en Estados Unidos de Norteamérica como en otros países de similares características económicas y de mercado a las de Colombia.

Respecto de Estados Unidos de Norteamérica, el comercio interno por vía acuática y la actividad marítima de Remolque están sujetas a limitaciones en materia de trato nacional con arreglo a la Ley de la Marina Mercante de 1920, comúnmente conocida como Ley Jones. Esta Ley reserva el servicio de carga entre dos puntos de los Estados Unidos (incluidos sus territorios y posesiones), ya sea directamente o pasando por un puerto extranjero, a buques matriculados y construidos (o reparados) en los Estados Unidos, dichos buques deben ser de propiedad de una empresa estadounidense en la que como mínimo el 75% de las acciones o propiedad de la misma sea de ciudadanos estadounidenses. De conformidad con la Ley Jones, los astilleros estadounidenses son los únicos proveedores de buques para las rutas internas.

El sustento de esta ley es la protección de intereses vitales en materia de seguridad nacional y la protección a las empresas nacionales.

En Chile, la ley de la Navegación de 1978, dispone el uso obligatorio de remolcadores para las naves que arriben a sus puertos, y califica a los remolcadores como elementos de la seguridad portuaria. Adicionalmente, restringe el ejercicio de la actividad de remolque a empresas chilenas y a naves de bandera chilena.

La ley de puertos del Uruguay de 1992 y el Régimen General de servicios portuarios de 1994, establecen que la autoridad encargada de la regulación del servicio es la Prefectura Nacional Naval, que ostenta la condición de autoridad marítima de ese país. Este país también consagra en su legislación la reserva de bandera en la prestación de servicios de remolque, los cuales únicamente pueden ser prestados por naves de bandera uruguaya.

En Venezuela, la ley General de Marina y Actividades Conexas de 2002, contiene disposiciones sobre el servicio de remolque, encargando su regulación y vigilancia al Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos. Conforme a esta ley, en Venezuela también se impone el uso obligatorio de remolcadores para las naves que arriben a sus puertos, con la excepción de las naves de las Fuerzas Armadas. La ley venezolana establece que los servicios de remolque para una nave sólo pueden ser solicitados por su capitán, por el agente naviero o por el representante del armador. La ley también regula aspectos técnicos, operativos y de seguridad de los servicios de remolque, así como aspectos relativos a su contratación. Las empresas de remolque deben estar previamente certificadas, al igual que sus equipos.

La Ley de Puertos de México de 1993 y la Ley de la Navegación Mexicana de 1994 establecen que la prestación de servicios de remolque está reservada a empresas mexicanas y únicamente pueden ser utilizadas naves de bandera mexicana; en caso de que no existan naves disponibles de las condiciones técnicas solicitadas, en todo caso la prelación para la prestación del servicio recae en cabeza de una empresa mexicana que se encargue bajo cualquier tipo de contrato de suministrar una nave de las condiciones solicitadas.

Las empresas de remolque y sus remolcadores deben obtener un permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, previa verificación del cumplimiento de aspectos técnicos, operativos y de seguridad del servicio de remolque. El remolcador, conforme a

esta ley, constituye un elemento de seguridad de las embarcaciones y del puerto.

En Argentina el Decreto 1010 de 2004, restableció la reserva de bandera, suspendida por el Decreto 1772 de 1991, indicando que el transporte por agua de carga y/o contenedores y/o pasajeros, entre puertos o puntos situados en territorio argentino o sujetos a jurisdicción nacional o provincial, incluso el de aquellas cargas que tengan como destino final la exportación, aun cuando en su trayecto el buque hiciera escala en uno o varios puertos extranjeros, y las operaciones de transbordo, dragado, remolque, y todo otro servicio o actividad comercial que se efectúe en aguas argentinas, sean marítimo, fluvial o lacustre, están reservados para los buques y artefactos navales de bandera nacional o con tratamiento de tales.

De este modo, se pretende evitar el aislamiento legislativo del país en relación con una actividad que, si bien se presta en aguas jurisdiccionales colombianas, debe responder a las características preponderantes en el ámbito internacional, toda vez que, al tratarse de una actividad conexas al transporte marítimo, los usuarios del servicio de remolque son, con frecuencia, empresas internacionales de transporte y/o armadores y fletadores extranjeros que esperan, fundadamente, que las condiciones de prestación de los servicios de remolque guarden similitud en los diferentes puertos y regiones marítimas que frecuentan.

### **Empresa Nacional**

Siguiendo la tendencia de la legislación internacional sobre la materia, y teniendo en cuenta que el remolque marítimo es una actividad especializada de la que dependen aspectos tan importantes como la seguridad nacional, la vida humana en el mar, la navegación, las instalaciones portuarias y el medio ambiente marino, el presente proyecto de ley establece que la actividad de remolque debe ser efectuada por un sujeto calificado, denominado empresa de remolque.

Las empresas de remolque deben organizarse como sociedades comerciales, constituidas conforme con las leyes colombianas, su objeto es la explotación comercial de la actividad marítima de Remolque, deben tener domicilio principal en el país; quienes no pretendan explotar comercialmente la actividad de Remolque, no requieren constituirse como sociedad, pero en los demás aspectos deberán cumplir con lo dispuesto en el proyecto.

Tratándose de empresas de Remolque, el proyecto establece dos aspectos muy importantes, uno financiero, cual es que dichas empresas deben tener un capital pagado no inferior a quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes, lo cual otorga solidez financiera y respaldo a la empresa y a los usuarios, tal como sucede en otras disposiciones legales, como las que regulan el Servicio Público de transporte en sus diferentes modos.

De otro lado, evita el que se creen sociedades con el único propósito de ser intermediarias, al establecer como obligatorio para quienes pretendan prestar el servicio de Remolque a terceros, el que dichas sociedades deban ser propietarias, fletadoras a casco desnudo y/o arrendamiento financiero de por lo menos un (1) remolcador matriculado en Colombia que cumpla con los requisitos operativos, técnicos y de seguridad que exija la autoridad marítima nacional.

Quienes desarrollan la actividad de Remolque, deben registrarse como operadores portuarios y contar una con licencia de explotación comercial expedida por la Autoridad Marítima Nacional, previo cumplimiento de requisitos de carácter técnico y de seguridad, tal como sucede hoy día.

En la actualidad solo empresas nacionales prestan el servicio de Remolque en el país y mediante este proyecto se procura mantener esta situación, por las razones anteriormente anotadas.

### **Edad de los Equipos**

Los equipos mediante los cuales se presta la actividad marítima de Remolque deben ser diseñados y construidos para tal fin y descritos

por la Autoridad Marítima Nacional. El remolcador es un elemento de seguridad para la navegación, las instalaciones portuarias y el medio ambiente marino, así, presta soporte esencial en caso de presentarse, falla en el sistema de propulsión del buque, incendio a bordo del buque, cambio repentino de condiciones oceanográficas y meteorológicas, accidente, colisión o encallamiento, cambio en las condiciones de la maniobra que requieren asistencia, como elemento adicional escolta y asistencia en emergencias ambientales entre otras actividades.

A partir de la vigencia de la ley, los remolcadores que pretendan matricularse en el país, deberán contar con una edad de construcción no superior a diez (10) años y estar debidamente clasificados por casa clasificadora Internacional, ello se fundamenta en razones esencialmente técnicas y de seguridad basadas en el Convenio Internacional para la seguridad de la vida en el Mar de 1974-SOLAS-aprobado mediante Ley 8ª de 1980 y el convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973 denominado convenio MARPOL, aprobado mediante Ley 12 de 1981, conforme con los cuales tenemos para estos equipos, en relación con las especificaciones exigidas en los convenios antes mencionados, las siguientes ventajas, en caso de colisión los remolcadores de construcción moderna cuentan con amparos de colisión, poseen sistemas de gobierno principal y de emergencia, vienen equipados con motores propulsores electrónicos de alto rendimiento y de baja contaminación que permiten tiempos de respuesta más rápidos, aplican tecnología de punta, en el ámbito de seguridad, cuentan con equipos de comunicación modernos capaces de apoyar operaciones mar afuera de búsqueda y rescate, equipos de puente y gobierno que debe poseer el remolcador conforme a su tipo y tonelaje de registro grueso, el equipo cuenta con las especificaciones técnicas mínimas definidas por la Organización (aprobadas mediante Resoluciones de la Asamblea de la OMI), equipos (brazos eyectores de dispersantes, tanques de espuma para control de contaminación, monitores y bombas contra incendio) para conjurar cualquier emergencia que presente un buque con carga normal o cargas peligrosas. Mayor capacidad de empuje, el "Bollard Pull" o capacidad de fuerza de tiro se mantiene, por ser sus máquinas más modernas. Existe nueva variedad en los sistemas de propulsión que permite mayor maniobrabilidad en áreas restringidas, poseen de fábrica-tanques para almacenamiento de productos aceitosos o contaminantes que pueden ser posteriormente entregados en una instalación portuaria para su tratamiento. Los remolcadores de construcción reciente son obligados a tener separadores de sentinas de 100 parte por millón, para poder achicar y reducir la contaminación, poseen motores calibrados y que expulsan pocos gases, tienen conexión internacional para la entrega de aceites sucios y aguas servidas, a las instalaciones portuarias.

Igualmente, debe tenerse en cuenta que esta regulación sobre la edad de construcción hace que se mantenga el buen nivel general de equipos de las empresas colombianas que actualmente prestan este servicio, evitando así que ingresen al país equipos obsoletos que han sido rechazados en otros países, que pongan en riesgo la seguridad de los puertos, de la navegación, de la vida humana en el mar, el salvamento marítimo y la protección del medio ambiente marino.

#### **Interés Público, Orden Público y Seguridad Nacional**

La actividad Marítima de Remolque es declarada de interés público y su ejercicio involucra el orden público y la seguridad nacional.

De interés público, por ser de interés general, encontrándose presentes derechos de los que es titular la colectividad, tales como la seguridad de la vida humana en el mar, en la navegación, en las instalaciones portuarias y en el medio ambiente marino, corresponde al Estado, velar por su cumplimiento.

Es así como la prestación adecuada, eficiente y oportuna de los servicios de remolque es determinante para la seguridad de la navega-

ción, de las instalaciones portuarias, de la vida humana en el mar, el salvamento marítimo y la protección del medio ambiente marino.

Involucra el orden público, por cuanto, del cabal ejercicio de la actividad Marítima de Remolque, depende el funcionamiento continuo y eficiente del servicio público de transporte marítimo, de la actividad portuaria, de los puertos y del comercio exterior, actividades, en las que se encuentran presentes aspectos como la tranquilidad, seguridad y salubridad, que permiten el normal desarrollo de la comunidad y al legislativo adoptar medidas como las previstas en el presente proyecto de ley.

La actividad marítima de remolque es de vital importancia para la seguridad nacional, por cuanto su ejercicio involucra al transporte marítimo y los puertos colombianos, esenciales para la defensa y estabilidad de la Nación; por ello, conforme con lo dispuesto por el Decreto 2324 de 1984, las naves de bandera colombiana constituyen la reserva naval del país, de tal forma que cuando las necesidades de defensa nacional lo requieran o circunstancias especiales lo exijan, el Gobierno Nacional podrá disponer de ellas, así como prohibir la permanencia o tráfico de embarcaciones en zonas navegables o portuarias.

Todo lo anterior además constituye fundamento de la reserva de bandera y del trato nacional, de tal forma que la actividad Marítima de Remolque dentro de aguas territoriales y puertos colombianos solo puede ser prestada con naves de bandera colombiana y exclusivamente por empresas constituidas conforme con las leyes colombianas y con domicilio principal en el país.

Con el fin de enriquecer el proyecto, concadenarlo aun más con las prácticas internacionales sobre la materia, teniendo en cuenta los parámetros constitucionales y legales, es necesario realizarle un pliego de modificaciones y adiciones pertinentes. En tal virtud se adiciona el numeral 2.6 sobre reciprocidad.

En el sentido de que las empresas extranjeras de remolque estarán sujetas al mismo tratamiento que el concedido a las empresas nacionales en el país de origen de las empresas, dejando en manos del Gobierno Nacional los mecanismos para asegurar el cumplimiento de la reciprocidad.

Se ha introducido al texto del proyecto de ley, el principio de la reciprocidad, entendido como aquel que permite dar a quienes estén interesados en invertir en una empresa de Remolque, el mismo tratamiento que el otorgado a los nacionales en el país de origen del interesado, en esa misma actividad.

Este principio es una consecuencia de los conceptos de interés público, orden público y seguridad nacional que caracterizan a la actividad de Remolque, conforme con los términos de nuestra exposición de motivos y con el principio de soberanía nacional que constitucionalmente rige nuestras relaciones exteriores; si bien en atención a las características antes mencionadas no se excluye la posibilidad de inversión extranjera en las empresas de Remolque o limita a porcentajes máximos de participación, como sucede en otros países, si se establece la reciprocidad como principio para los extranjeros que quieran realizar inversiones en este tipo de empresas en el país.

El principio de la reciprocidad, lo encontramos reflejado en los tratados de libre comercio, que actualmente negocia Colombia, en el TLC con Estados Unidos de Norteamérica, por ejemplo, encontramos que en el Capítulo de inversión, se encuentra el llamado trato nacional, que consiste básicamente en que cada parte concederá a las inversiones cubiertas en el tratado un trato no menos favorable que el que conceda a sus propios inversionistas.

Finalmente, debe tenerse en cuenta, que este principio no es exótico en la legislación nacional, lo encontramos en el Estatuto General de Contratación Pública que lo incorpora dentro de su texto, indicando,

que en los procesos de contratación estatal se concede al proponente de bienes y servicios de origen extranjero, el mismo tratamiento, y en las mismas condiciones que el tratamiento concedido al nacional y lo define como el compromiso adquirido por otro país, mediante acuerdo, tratado o convenio celebrado con Colombia en el sentido de que a las ofertas de bienes y servicios Colombianos se les concederá en ese país el mismo tratamiento otorgado a sus nacionales.

Se propone la eliminación del artículo 21 del proyecto de ley en comento en razón de que:

La creación por disposición legal de incompatibilidades se encuentran previstas en otras normas relacionadas con la actividad, por lo que no consideramos necesario incluir dentro de este proyecto de ley tal disposición.

Las incompatibilidades planteadas en el artículo 21 atentan contra el desarrollo del sector, discriminan la asociación y desarrollo de la industria y el interés general eliminando la posibilidad de una más eficiente optimización de costos, control de calidad de servicios y mejores prácticas de seguridad, pues, no tiene ningún asidero técnico y menos una justificación en procura del bien general. Es necesario resaltar que el bien o derecho tutelable o defendible por la ley en este caso debe ser, la seguridad marítima y portuaria, lo que conlleva a garantizar la vida humana en el mar, la operatividad del puerto y el medio ambiente.

Este artículo así como está concebido afecta a la libre empresa protegida constitucionalmente y regulada por las leyes de protección del mercado.

Como consideraciones técnicas tenemos que en materia de operaciones logísticas y en específico en el mercado de servicios portuarios, al eliminar los monopolios estatales por medio de los cuales se prestaban en forma exclusiva los servicios portuarios; se optó por un modelo que segmenta las operaciones como complemento de un esquema de libre mercado que busca de la eficiencia y competitividad. Este modelo, promovió la competencia entre puertos, al interior de estos, entre los diferentes terminales y al interior de los terminales entre los diferentes operadores portuarios.

El Estado, ha presentado una tendencia a la prestación de servicios con visión holista de las operaciones siempre en beneficio del cliente que podrá aprovechar las economías de escala, las mejores relaciones de coordinación y garantizar la seguridad de las operaciones y por ende la seguridad de la vida humana en el mar, del medio ambiente, de la operatividad del puerto y de la nave. Por ello una estipulación como la contemplada en el artículo 21 del presente proyecto de Ley, puede ayudar a consolidar un mercado con un ilimitado número de oferentes, en detrimento de las tendencias mundiales en la operación de terminales marítimos y la prestación de servicios portuarios.

En nuestra condición de ponentes y dada la importancia del presente proyecto pretendemos contribuir a dotar al país de esta legislación eficiente para lograr la seguridad en el mar, la vida humana y los intereses de la Nación en los diferentes puertos de nuestra geografía patria, con reciprocidad en cuanto a las empresas la inversión extranjera en las empresas de remolque unificando la legislación para el efecto.

Con los anteriores fundamentos solicitamos a los honorables Representantes la aprobación de la presente iniciativa y nos permitimos proponer:

Dese primer debate al **Proyecto de ley número 288 de 2006 Cámara, 182 de 2005 Senado**, por medio de la cual se regula la actividad marítima de remolque y se dictan otras disposiciones, junto con el pliego de modificaciones que nos anexamos a la presente ponencia.

Vuestra Comisión,

*Alonso Acosta Osio, José Manuel Herrera Cely*  
Representantes Ponentes.

## **PLIEGO DE MODIFICACIONES AL PROYECTO DE LEY NUMERO 288 DE 2006 CAMARA, 182 DE 2005 SENADO**

*por medio de la cual se regula la actividad marítima  
de remolque y se dictan otras disposiciones.*

Se adiciona el numeral 2.6 al artículo 2° del Proyecto de ley número 288 de 2006, Cámara, 182 de 2005 Senado, quedará así:

Quienes pretendan participar en una empresa o sociedad de remolque en Colombia, deberán cumplir los mismos requisitos que se exige a los nacionales en el país de origen.

**2.6 Reciprocidad.** Quienes pretendan participar en una empresa o sociedad de remolque en Colombia, deberán cumplir los mismos requisitos que se exige a los nacionales en el país de origen.

El Gobierno Nacional establecerá los mecanismos para asegurar el cumplimiento de la reciprocidad.

Modifícase el Capítulo VI del Proyecto de ley número 288 de 2006 Cámara, 182 de 2005 Senado, que quedará así:

### **CAPITULO VI**

#### **Conflictos de interés**

El artículo 20 del Proyecto de ley número 288 de 2006 Cámara, 182 de 2005 Senado, quedará así:

**Artículo 20. Conflictos de interés.** Para maniobras de atraque y desatraque, amarre a boyas, entrada y salida de diques y movimientos dentro de aguas territoriales y puertos Colombianos, los usuarios del puerto distintos de las empresas de Remolque, los pilotos prácticos, las empresas de pilotaje, las agencias marítimas, o quienes administran, construyan, mantengan o quienes a cualquier título detenten puertos de servicio público y sus administradores, directores, representantes legales y revisores fiscales tienen el deber legal de abstenerse de realizar cualquier operación cuando se encuentren en conflicto de intereses y de realizar cualquier operación que de lugar al surgimiento de un conflicto de intereses con las empresas de Remolque.

La Superintendencia de Industria y Comercio podrá calificar de manera general y previa la existencia de tales conflictos respecto de cualquier empresa que participe en el mercado con las empresas de Remolque, para tal efecto dicha entidad, reglamentará la materia.

El artículo 21 del Proyecto de ley número 288 de 2006, Cámara, 182 de 2005 Senado, se elimina.

El artículo 22 del Proyecto de ley número 288 de 2006 Cámara, 182 de 2005 Senado, pasará a ser el 21 y quedará igual a su texto original y se reorganiza el articulado.

El artículo 23 del Proyecto de ley número 288 de 2006 Cámara, 182 de 2005 Senado, pasará a ser el 22 y quedará igual a su texto original.

El artículo 24 del Proyecto de ley número 288 de 2006 Cámara, 182 de 2005 Senado, pasará a ser el 23 y quedará igual a su texto original.

El artículo 25 del Proyecto de ley número 288 de 2006 Cámara, 182 de 2005 Senado, pasará a ser el 24 y quedará igual a su texto original.

El artículo 26 del Proyecto de ley número 288 de 2006 Cámara, 182 de 2005 Senado, pasará a ser el 25 y quedará igual a su texto original.

El artículo 27 del Proyecto de ley número 288 de 2006 Cámara, 182 de 2005 Senado, pasará a ser el 26 y quedará igual a su texto original.

El artículo 28 del Proyecto de ley número 288 de 2006 Cámara, 182 de 2005 Senado, pasará a ser el 27 y quedará igual a su texto original.

*Alonso Acosta Osio, José Manuel Herrera Cely*  
Representantes Ponentes.

**TEXTO PROPUESTO POR LOS PONENTES AL PROYECTO  
DE LEY NUMERO 288 DE 2006 CAMARA,  
182 DE 2005 SENADO**

*por medio de la cual se regula la actividad marítima  
de remolque y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPITULO I

**Disposiciones generales**

Artículo 1°. *Objeto de la ley.* La presente ley tiene por objeto regular la actividad marítima de remolque dentro de aguas territoriales y puertos colombianos, la reserva de bandera, fijar un régimen de libre competencia y de competencia desleal, fijar competencias y facultades y se dictan otras disposiciones.

Artículo 2°. *Definiciones:*

**2.1 Autoridad Marítima Nacional:** es la entidad que a nombre del estado ejecuta la política del gobierno en materia marítima; autoriza, dirige, coordina, controla y vigila el desarrollo de las actividades marítimas y fluviales de su jurisdicción y determina los requisitos para inscribir, otorgar y renovar las licencias de las personas naturales y jurídicas dedicadas a ella. Está constituida por la dirección general marítima y sus capitanías de puerto. Es la entidad creada por el Decreto 3183 de 1952 y reestructurada por el Decreto-ley 2324 de 1984, o la entidad que haga sus veces y que ejerce las funciones señaladas en el artículo 1430 del Código de Comercio, en el Decreto-ley 2324 de 1984, en la Ley 658 de 2001 y en la presente ley.

**2.2 Actividad de remolque:** Es una actividad marítima consistente en todos los servicios en maniobras de asistencia, apoyo, transporte y salvamento que se prestan a naves y artefactos navales con un remolcador, dentro de aguas territoriales y puertos colombianos.

La actividad marítima de remolque se considera como una actividad conexas al transporte marítimo y, en consecuencia, quienes la desarrollen tendrán derecho a todos los beneficios establecidos en la ley para las actividades del transporte.

**2.3 Remolcador:** Es una nave mayor diseñada y construida para realizar la actividad marítima de remolque, descrita por la autoridad marítima nacional. El remolcador es un elemento de seguridad para la navegación, las instalaciones portuarias y el medio ambiente marino.

Las naves tipo abastecedor o supply vessel y los remolcadores para manejo de anclas (anchor handling tug) los cuales se utilizan para labores especializadas, se considerarán como remolcadores, previo el cumplimiento de los requisitos que determine la autoridad marítima nacional.

**2.4 Aguas territoriales colombianas:** Son las aguas que, de acuerdo con el artículo 101 de la Constitución Política y con los tratados internacionales ratificados por Colombia, o en su defecto, conforme al derecho internacional, forman parte del territorio colombiano, especialmente el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental y la zona económica exclusiva.

**2.5 Empresa de remolque:** Es la sociedad, constituida conforme con las leyes Colombianas y con domicilio principal en Colombia, cuyo objeto es la explotación comercial de la actividad marítima de remolque, mediante la prestación de servicios a terceros con fines concurrentes, para lo cual deberá cumplir con los requisitos del artículo 7° de la presente ley, con un capital pagado no inferior a quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes y que cuenta con licencia de explotación comercial expedida por la autoridad marítima nacional y con registro ante el Ministerio de Transporte conforme con la Ley 1ª de 1991.

**2.6 Reciprocidad.** Quienes pretendan participar en una empresa o sociedad de remolque en Colombia, deberán cumplir los mismos requisitos que se exige a los nacionales en el país de origen.

El Gobierno Nacional establecerá los mecanismos para asegurar el cumplimiento de la reciprocidad

CAPITULO II

**Actividad marítima de remolque**

Artículo 3°. *Interés público y seguridad nacional.* La actividad marítima de remolque es declarada de interés público.

Su ejercicio involucra el orden público y la seguridad nacional y del mismo depende la continuidad del servicio público de transporte marítimo y el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos.

La actividad marítima de remolque debe prestarse de forma segura, continua, ininterrumpida y eficiente, con la infraestructura y equipos adecuados, que garanticen la seguridad de la vida en el mar, la seguridad de las embarcaciones, de las instalaciones portuarias, la protección del medio ambiente y el beneficio público de acuerdo con lo establecido en la presente ley.

Artículo 4°. *Servicios.* mediante la actividad marítima de remolque se prestan servicios tales como: Asistencia en maniobras de atraque, desatraque, fondeo, amarre a boyas, entrada y salida de diques, la navegación o movimientos dentro de aguas territoriales y puertos colombianos, el remolque de artefactos navales en bahía, costanero, y oceánico, la búsqueda y rescate y las operaciones de salvataje, el apoyo en actividades de exploración, explotación y producción de hidrocarburos y de otros recursos naturales, las operaciones auxiliares y complementarias en maniobras de asistencia, combate de incendios, manejo de anclas y muertos de boyas, la asistencia en mantenimiento de instalaciones submarinas, la asistencia en control de derrame de productos contaminantes y el transporte entre otros.

Artículo 5°. *Uso obligatorio de remolcadores.* El uso de remolcadores es obligatorio para naves con tonelaje de registro bruto (trb) superior o igual a 2.000 toneladas en maniobras de atraque y desatraque, amarre a boyas, entrada y salida de diques y movimientos dentro de aguas territoriales y puertos colombianos.

En el caso de San Andrés Isla, como excepción, debido a sus condiciones ambientales y marítimas, es obligatorio el uso de remolcadores en naves con tonelaje de registro bruto (trb) igual o superior a mil (1.000) toneladas.

La autoridad marítima nacional reglamentará el número y características de los remolcadores que se deberán utilizar en cada una de estas maniobras y operaciones.

Artículo 6°. *Solicitud de servicio.* La actividad marítima de remolque debe ser solicitada directamente por el capitán de la nave o en su defecto por el armador de este, o el agente marítimo, con el fin de que se coordine la prestación eficiente y oportuna del servicio.

Artículo 7°. *Explotación comercial.* Quien pretenda explotar comercialmente la actividad marítima de remolque mediante la prestación de servicios a terceros con fines concurrentes deberá:

1. Contar con licencia de explotación comercial expedida por la autoridad marítima nacional.
2. Constituirse como una empresa de remolque en los términos de la presente ley.
3. Ser propietario, fletador a casco desnudo y/o arrendatario financiero de por lo menos un (1) remolcador matriculado en Colombia que cumpla con los requisitos operativos, técnicos y de seguridad que exija la autoridad marítima nacional.
4. No encontrarse incurso en los conflictos de interés e incompatibilidades previstos en la presente ley.
5. Contar en forma permanente con pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual o con cobertura de un club de protección e indemnización, u otra asociación mutual, que ampare los riesgos propios de su actividad, con los amparos, coberturas y sumas

aseguradas que se establezcan mediante la reglamentación de la presente ley.

Artículo 8°. *Registro de la actividad marítima de remolque.* La autoridad marítima nacional establecerá un formato para el registro y reporte de las actividades marítimas de remolque, el cual debe ser entregado impreso o vía electrónica en la capitanía de puerto por la empresa de remolque dentro de las veinticuatro (24) horas hábiles siguientes a la terminación de la actividad marítima de remolque, este deberá estar firmado por el capitán del remolcador y el capitán de la nave o el piloto práctico, según sea el caso.

Artículo 9°. *Edad de construcción.* A partir de la vigencia de la presente ley, los remolcadores que pretendan matricularse en el país deberán contar con una edad de construcción no superior a diez (10) años y estar debidamente clasificados por casa clasificadora internacional.

Artículo 10. *Equipos.* Los equipos mediante los cuales se desarrolle la actividad marítima de remolque deben estar autorizados para tal efecto por la autoridad marítima nacional.

Dichos equipos deberán cumplir de manera permanente con las condiciones operativas, técnicas y de seguridad que establezca la autoridad marítima nacional mediante reglamentos.

Para verificar el cumplimiento de dichas condiciones operativas, técnicas, y de seguridad, la autoridad marítima nacional podrá valerse de sociedades internacionales de clasificación u organismos internacionales de inspección y calificación y por empresas de servicios marítimos debidamente inscritas, autorizadas, habilitadas y reconocidas por la autoridad marítima nacional.

### CAPITULO III

#### Reserva de bandera

Artículo 11. *Reserva de bandera.* Por razones de interés público, de orden público y de seguridad nacional, la actividad de remolque dentro de aguas territoriales y puertos colombianos, será realizada con naves de bandera colombiana y exclusivamente por las empresas de remolque definidas en esta ley, salvo la excepción contemplada en los artículos 12 y 13 de esta ley.

Artículo 12. *Excepción a la bandera colombiana.* De manera excepcional, y caso por caso, la autoridad marítima nacional podrá autorizar que la actividad marítima de remolque se lleve a cabo con naves que no estén matriculadas en Colombia, siempre que se cumplan los siguientes requisitos:

1. Que no exista nave matriculada en Colombia que sea apta para realizar la actividad marítima de remolque, y

2. Que la actividad marítima de remolque sea realizada por una empresa de remolque nacional, dicha empresa asumirá la responsabilidad por ello, independientemente de quien sea el armador o el operador de la nave de bandera extranjera con la que se realice la actividad marítima de remolque.

Artículo 13. *Procedimiento de autorización para servicios de remolque con naves de bandera extranjera.* Para obtener autorización para realizar la actividad marítima de remolque con nave de bandera extranjera, se observará el siguiente procedimiento, el cual se desarrollará mediante audiencias públicas en un término no mayor de treinta (30) días hábiles contados a partir de la solicitud:

1. El usuario interesado en contratar la actividad marítima de remolque presentará a la autoridad marítima nacional las características de los equipos que requiere para ello; estas características serán, únicamente, las que desde el punto de vista técnico resulten indispensables para dicha actividad. La autoridad marítima nacional por el usuario.

2. La autoridad marítima nacional certificará si existen naves matriculadas en Colombia que sean aptas para realizar la actividad marítima de remolque en caso afirmativo, el usuario interesado deberá contratar la actividad marítima de remolque con naves de bandera colombiana.

3. Si no existe nave matriculada en Colombia que sea apta para realizar dicha actividad, o si la nave de bandera colombiana apta para ello no se encuentra disponible, el usuario interesado podrá contratar dicha actividad con nave de bandera extranjera.

4. Para el efecto previsto en el numeral anterior, el usuario interesado deberá solicitar la actividad marítima de remolque a una empresa de remolque nacional mediante nave de bandera extranjera, luego de lograr un acuerdo al respecto, la prestación de dicha actividad mediante nave de bandera extranjera será sometida a la aprobación de la autoridad marítima nacional, quien proferirá una resolución motivada al respecto, y verificará que la nave de bandera extranjera corresponda a las características señaladas por el usuario.

5. La empresa de remolque nacional, que realice la actividad marítima de remolque mediante nave de bandera extranjera asumirá la responsabilidad por ello, independientemente de quien sea el armador o el operador de la nave de bandera extranjera con la que se realice dicha actividad.

6. La autorización para realizar la actividad marítima de remolque con nave de bandera extranjera se otorgará por una sola vez y hasta por un término de seis (6) meses, el cual podrá ser prorrogado por una sola vez y por un período máximo de seis (6) meses adicionales, siempre y cuando el usuario demuestre que aún no está disponible nave de bandera colombiana que sea apta para realizar dicha actividad. En todo caso dicha nave deberá ser plenamente identificada y cumplir con las condiciones operativas, técnicas y de seguridad exigidas a las de bandera nacional.

Parágrafo. En cualquier momento a solicitud de quien tenga interés en el asunto, la autoridad marítima nacional podrá iniciar las investigaciones que correspondan, por violación de normas y procedimientos antes descritos, al cabo de las cuales siendo del caso ordenará la salida del país de dichas naves o artefactos navales dando un plazo no superior a cinco (5) días hábiles e impondrá multas de cien (100) a quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Dichas investigaciones se someterán a un procedimiento oral y deberán ser resueltas en un término no superior a sesenta (60) días hábiles contados a partir de la solicitud.

### CAPITULO IV

#### Inspección, vigilancia y control de la actividad marítima de remolque

Artículo 14. *Inspección, vigilancia y control.* La inspección, vigilancia y control de la actividad marítima de remolque, desde el punto de vista de la prestación del servicio y el desempeño comercial y financiero de las empresas de remolque, será ejercida por la superintendencia de puertos y transporte.

Artículo 15. *Vigilancia operativa, técnica y de seguridad.* La vigilancia sobre aspectos operativos, técnicos y de seguridad de la actividad marítima de remolque dentro de aguas territoriales y puertos colombianos, será ejercida por la autoridad marítima nacional, quien iniciará las investigaciones por su infracción e impondrá las sanciones correspondientes.

Las investigaciones y sanciones a que se refiere este artículo seguirán el procedimiento establecido en el Decreto-ley 2324 de 1984, las cuales deberán ser resueltas en un término máximo de seis meses contados a partir del inicio de la investigación.

### CAPITULO V

#### Régimen de libre competencia y competencia desleal

Artículo 16. *Libertad de competencia.* La presente ley regula con carácter general la actividad marítima de remolque, conforme con lo dispuesto por los artículos 84 y 333 de la Constitución Política, para el ejercicio de esta actividad marítima no se podrán imponer ni exigir requisitos diferentes a los expresamente contemplados en esta ley. Las empresas de remolque, podrán competir libremente en la prestación de

servicios de remolque, sin que los usuarios, los operadores portuarios, los pilotos prácticos, las empresas de pilotaje, las agencias marítimas, o quienes administran, construyan, mantengan o quienes a cualquier título detenten los puertos de servicio público, puedan adoptar medidas tendientes a restringir o limitar esa posibilidad o exigir requisitos diferentes a los establecidos en la presente ley.

Artículo 17. *Aplicación del régimen general de competencia.* A quienes participen directa o indirectamente o afecten de cualquier manera el mercado de la actividad marítima de remolque, les será aplicable el régimen general sobre prácticas comerciales restrictivas y de promoción de la competencia y de competencia desleal, contenido en la Ley 155 de 1959, el Decreto 2153 de 1992, la Ley 446 de 1998 y las normas que las derogan, modifiquen o adicionen.

Además de los actos y acuerdos contrarios a la libre competencia contemplados en el régimen general de promoción de la libre competencia y prohibición de prácticas comerciales restrictivas, se considerarán como infracciones a la libre competencia los siguientes actos y acuerdos:

1. Todo acto que tenga por objeto o tenga como efecto impedir la participación de las empresas de remolque previstas en la presente ley, en el desarrollo de la actividad marítima de remolque dentro del mar territorial y puertos colombianos.

2. La exigencia de requisitos técnicos o características de los remolcadores y demás equipos, que no resulten necesarios para realizar la actividad marítima de remolque requerida. En caso de conflicto, estos requisitos serán calificados por la autoridad marítima nacional, mediante un procedimiento oral que deberá ser resuelta en un término no superior a sesenta (60) días hábiles contados a partir de la solicitud.

3. Todo acto y todo acuerdo de los operadores portuarios, los pilotos prácticos, las agencias marítimas, o quienes administran, construyan, mantengan o quienes a cualquier título detenten los puertos de servicio público, que tengan por objeto o tengan como efecto impedir o restringir la participación de las empresas de remolque, en la prestación de sus servicios.

4. La fijación y/o el cobro por parte de las empresas de remolque de tarifas que estén por debajo de sus costos de operación.

5. La violación del régimen de conflictos de interés e incompatibilidades previstos en la presente ley.

Quienes cometan actos o celebren acuerdos contrarios a la libre competencia, conforme a lo establecido en esta ley, serán civilmente responsables frente a las empresas de remolque previstas en la presente ley.

Artículo 18. *Competencia desleal.* A la actividad marítima de remolque le son aplicables las normas generales sobre competencia desleal contenidas en la Ley 256 de 1996 y demás normas sobre la materia.

Además de los actos constitutivos de competencia desleal consagrados en la Ley 256 de 1996, se considerarán como actos de competencia desleal las conductas descritas en el artículo anterior.

Quienes cometan actos de competencia desleal, conforme a lo establecido en esta ley, serán civilmente responsables frente a las empresas de remolque.

Artículo 19. *Autoridades competentes y procedimiento.* La superintendencia de Industria y Comercio es la autoridad competente para investigar, sancionar y tomar las demás medidas administrativas que correspondan por conductas que contravengan las disposiciones sobre prácticas comerciales restrictivas y de promoción de la competencia y de competencia desleal en el mercado de las empresas de remolque. Para el efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio seguirá el procedimiento contemplado en la Ley 155 de 1959, el Decreto 2153 de 1992, la Ley 256 de 1996, la Ley 446 de 1998 y las normas que las modifiquen adicionen o complementen.

## CAPITULO VI

### Conflictos de interés

Artículo 20. *Conflictos de interés.* Para maniobras de atraque, desatraque, fondeo, amarre a boyas, entrada y salida de diques y movimientos dentro de aguas territoriales y puertos colombianos, los usuarios del puerto distintos de las empresas de remolque, los pilotos prácticos, las empresas de pilotaje, las agencias marítimas, o quienes administran, construyan, mantengan o quienes a cualquier título detenten puertos de servicio público y sus administradores, directores, representantes legales y revisores fiscales tienen el deber legal de abstenerse de realizar cualquier operación cuando se encuentren en conflicto de intereses y de realizar cualquier operación que dé lugar al surgimiento de un conflicto de intereses con las empresas de remolque.

La Superintendencia de Industria y Comercio podrá calificar de manera general y previa la existencia de tales conflictos respecto de cualquier empresa que participe en el mercado con las empresas de remolque, para tal efecto dicha entidad, reglamentará la materia.

Artículo 21. *Tarifas de la actividad de remolque.* Solo las empresas de remolque pueden ofrecer tarifas para realizar actividades marítimas de remolque. Las empresas de remolque fijarán las tarifas de sus servicios en forma libre, con sujeción al régimen de libre competencia y competencia desleal establecido en esta ley. Las empresas de remolque no podrán, en ningún caso, fijar y/o cobrar tarifas que estén por debajo de los costos de operación.

Las tarifas de los servicios de asistencia en maniobras de atraque, desatraque, fondeo, amarre a boyas, entrada y salida de diques, deberán fijarse, expresarse y facturarse con base en las toneladas de registro bruto (trb) de la nave o artefacto naval objeto del servicio. Las tarifas de los demás servicios serán fijadas expresadas y facturadas de acuerdo con los criterios del mercado.

Artículo 22. *Beneficiario real.* Para efectos de establecer la existencia de conflictos de intereses y las incompatibilidades se aplicará el concepto de beneficiario real. Se entiende por beneficiario real cualquier persona o grupo de personas que, directa o indirectamente, por sí misma o a través de interpuesta persona, por virtud de contrato, convenio o de cualquier otra manera, tenga respecto de una sociedad, capacidad de ejercer control, conforme con la ley.

Para los efectos de la presente ley, conforman un mismo beneficiario real los cónyuges o compañeros permanentes y los parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad y único civil, salvo que se demuestre que actúan con intereses económicos independientes, circunstancia que podrá ser declarada mediante la gravedad de juramento ante la autoridad correspondiente con fines exclusivamente probatorios. Igualmente, constituyen un mismo beneficiario real las sociedades matrices y sus subordinadas.

Artículo 23. *Sanciones.* La Superintendencia de Industria y Comercio impondrá las sanciones previstas para prácticas comerciales restrictivas cuando se infrinja lo previsto en este Capítulo respecto a conflicto de intereses, tarifas e incompatibilidades, siguiendo para ello el procedimiento contenido en el Código Contencioso Administrativo para actuaciones en interés particular y podrá establecer mecanismos para que se subsane la situación o se eviten perjuicios.

En todo caso, todas las operaciones, actos o contratos que se celebren en contravención a lo previsto en este Capítulo respecto a conflicto de intereses e incompatibilidades serán absolutamente nulas por objeto ilícito.

## CAPITULO VII

### Competencia y facultades de la autoridad marítima nacional, reglamentación y disposiciones finales

Artículo 24. *Competencia y facultades de la autoridad marítima nacional.* La autoridad marítima nacional será la competente para expedir los reglamentos técnicos, operativos, de seguridad referentes a la

actividad marítima de remolque dentro de aguas territoriales y puertos colombianos de cualquier tipo.

Se faculta a la autoridad marítima nacional para velar por su cumplimiento e imponer las sanciones que correspondan.

Artículo 25. *Reglamentación.* El Gobierno Nacional ejercerá la potestad reglamentaria, para el desarrollo, implementación, y aplicación de esta ley, teniendo en cuenta que se considera a la Actividad Marítima de Remolque conexas al transporte marítimo.

Artículo 26. *Régimen de transición.* Quienes en la actualidad realizan actividades marítimas de remolque tendrán un término de seis (6) meses contados a partir de su promulgación para el cumplimiento de las disposiciones aquí previstas.

Artículo 27. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Alonso Acosta Osio, José Manuel Herrera Cely  
Representantes Ponentes.

\* \* \*

## PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 082 CAMARA DE 2006

por la cual se autoriza a la Asamblea Departamental del Meta ordenar la emisión de la estampilla “Universidad de los Llanos” 32 años construyendo Orinoquia y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 5 de diciembre de 2006

Doctor

BERNARDO MIGUEL ELIAS VIDAL

Presidente

Comisión Tercera Constitucional

Cámara de Representantes

Ciudad

Respetado doctor:

Cumpliendo la honrosa designación hecha por usted, nos permitimos rendir informe de ponencia favorable para segundo debate al **Proyecto de ley número 082 Cámara de 2006**, por la cual se autoriza a la Asamblea Departamental del Meta ordenar la emisión de la estampilla “Universidad de los Llanos” 32 años construyendo Orinoquia y se dictan otras disposiciones, iniciativa presentada por el honorable Senador Luis Carlos Torres Rueda, de la siguiente manera:

### Introducción

El proyecto en mención fue debatido y aprobado en primer debate en sesión de la Comisión Tercera Constitucional el día 28 de noviembre del presente año, tal como fue presentado el informe de ponencia.

### 1. Objetivo del proyecto

Después de leer detenidamente el proyecto materia de análisis encontramos que su objetivo fundamental es autorizar a la Asamblea Departamental del Meta para emitir una estampilla que se denominará “Universidad de los Llanos” 32 años construyendo Orinoquia, hasta por la suma de cien mil millones de pesos (100.000.000.000.00); los recursos captados a través de esta norma serán destinados exclusivamente al desarrollo científico en las líneas de investigación institucionales de la Universidad y a la apertura de programas académicos de medicina, ingeniería ambiental, ingeniería forestal, ingeniería de petróleos, ingeniería civil, filosofía, bellas artes y sociología.

En la exposición de motivos el autor presenta a la Universidad de los Llanos como aquella institución que ha asumido un papel fundamental en toda la Orinoquia colombiana como fuente de conocimiento en una sociedad en vía de superación y progreso. En la última década, la Universidad ha asumido un papel protagónico en toda la región en cuanto a educación superior se refiere, por eso es primordial fortalecerla en un área tan importante como es la investigación y la apertura

de nuevos programas académicos que respondan a las necesidades de la región.

### 2. Fundamentos legales y constitucionales

El presente proyecto de ley, cumple con lo dispuesto en los artículos 154 y 158 de la Constitución Nacional en cuanto a que es de iniciativa parlamentaria y cumple con el requisito de unidad de materia.

El proyecto en mención se encuentra fundamentado en el artículo 67 de la Constitución Política de Colombia en lo que se refiere a la “educación como un derecho de la persona y un bien público”.

El mismo artículo agrega que “El Estado, la sociedad y la familia son responsables de la educación” y termina afirmando que “la nación y las entidades territoriales participarán en la dirección, financiación y administración de los servicios educativos estatales”.

Para complementar, la Ley 30 de 1992 en su artículo 84 dice: “El gasto público en la educación hace parte del gasto público social de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 350 y 366 de la Constitución Política de Colombia”. Seguidamente en el artículo 85 afirma “Los ingresos y el patrimonio de las instituciones estatales u oficiales de Educación Superior, estará constituido por: a) Las partidas que se le sean asignadas dentro del presupuesto nacional, departamental, distrital o municipal” para finalmente especificar: “Los presupuestos de las universidades nacionales, departamentales y municipales estarán constituidos por aportes del Presupuesto Nacional para funcionamiento e inversión, por los aportes de los entes territoriales, por los recursos y rentas propias de cada institución”.

#### 2.1. Competencia invocada

De acuerdo a lo previsto en el artículo 300 de la Constitución Política “corresponde a las Asambleas Departamentales, por medio de ordenanzas: ...

4) Decretar de conformidad con la ley, los tributos y contribuciones necesarios para el cumplimiento de las funciones departamentales”.

Lo que el proyecto busca es facultar a la Asamblea para crear una modalidad de tributo de carácter territorial con competencias exclusivamente para el departamento del Meta.

#### 2.2. Pertinencia del proyecto de ley

El Congreso de la República puede legalmente autorizar a la Asamblea Departamental la creación de la estampilla como también puede fijar su destinación como previamente lo ha dicho la Corte Constitucional en la Sentencia C-538 de 2002, M.P. doctor Jaime Araújo Rentería “El artículo 338 de la Constitución no concede a las respectivas asambleas o concejos, de manera exclusiva, la facultad de determinar la destinación del recaudo, pudiendo hacerlo el Congreso en la ley habilitante, sin que por ello se restrinja el alcance del principio de autonomía territorial plasmado en la Constitución, ya que existe una conjunción entre este último y los principios de unidad económica nacional y soberanía impositiva en cabeza del Congreso, que permite hallar razonable una interpretación en ese sentido, siempre y cuando se entienda que la intervención del legislador sobre los recursos propios o fuentes endógenas de financiación es justificada en cada caso”.

#### 2.3. Otras disposiciones legales

Enseguida, es necesario aclarar, cuáles son los elementos que deben observar estas leyes habilitantes de estampillas. Para tal efecto, en Sentencia C-873 de 2002 (Expediente D-3941, Magistrado Ponente: Doctor Alfredo Beltrán Sierra, 2002), la Corte se pronunció sobre el particular, en los siguientes términos:

“3.3.1 Las leyes que autorizan a las entidades territoriales la emisión de un tributo no deben contener todos los elementos del mismo. En efecto, señaló expresamente esta decisión: ‘Las leyes demandadas, cuyo objeto es la autorización a una asamblea o concejo municipal o distrital para la creación de un tributo, no deben contener todos los elementos del mismo’”,

3.3.2 Las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales y Distritales no tienen la competencia exclusiva de determinar la destinación del recaudo. Tal facultad también la tiene el legislador. Dijo en lo pertinente la providencia: “[el] artículo 338 de la Constitución no concede a las respectivas asambleas o concejos, de manera exclusiva, la facultad de determinar la destinación del recaudo, pudiendo hacerlo el Congreso en la ley habilitante, sin que por ello se restrinja el alcance del principio de autonomía territorial plasmado en la Constitución”.

3.3.3 El grado de injerencia del legislador en la administración de los recursos de las entidades territoriales depende del origen de los mismos. Lo que se expresó de la siguiente manera: “[s]i la ley crea un impuesto nacional, entonces la misma ley debe definir todos los elementos de la obligación tributaria. Pero en cambio, si se trata de un tributo territorial, y en especial si la ley se limita a autorizar el tributo, entonces pueden las correspondientes corporaciones de representación popular, en el ámbito territorial, proceder a desarrollar el tributo autorizado por la ley. Esto significa que en tales eventos, ‘la ley puede ser más general, siempre y cuando indique, de manera global, el marco dentro del cual las asambleas y los concejos deben proceder a especificar los elementos concretos de la contribución’ (Sentencia C-084 de 1995). Así, desde sus primeros fallos, esta Corporación ya había señalado que ‘la ley de autorizaciones puede ser general o puede delimitar específicamente el tributo, pero al menos debe contener los límites dentro de los cuales la ordenanza o el acuerdo fijen los contenidos concretos de que habla el artículo antes citado’. (Sentencia C-004 de 1993)”. Sentencia C-987 de 1999, M. P. Alejandro Martínez Caballero.

3.3.4 Respecto de la vulneración del principio de igualdad, dijo la sentencia que las diferencias que se señalan en la acusación, obedecen, precisamente a que los recursos, necesidades e intereses de cada entidad territorial son totalmente distintos entre sí, y en razón de ello, el contenido de las mismas es distinto. La providencia explicó: “[l]as leyes demandadas no consagran discriminación alguna frente a los sujetos pasivos de la obligación tributaria allí establecida, por cuanto las hipótesis sobre las cuales recae la supuesta discriminación son totalmente disímiles. No podría ser otra la conclusión si se tiene en cuenta que cada entidad territorial posee recursos, necesidades, e intereses totalmente heterogéneos, sumado a la discrecionalidad de cada cuerpo colegiado de ejecutar o no la autorización impartida por el Congreso para la emisión de la estampilla. En efecto, las leyes demandadas en ningún caso establecen una obligación sino una mera habilitación para establecer una tasa de conformidad con los parámetros señalados en cada ley y los que determine la asamblea o concejo respectivo, como se consignó en la susodicha Sentencia C-1097 de 2001”.

3.3.5 Finalmente, sobre la acusación de que se autorice a una entidad territorial para que fije tributos a entidades del orden nacional, dijo la sentencia, que no encuentra que exista un trato diferencial y el tributo está circunscrito al ámbito territorial. Se explicó así: “[l]as leyes demandadas crean un trato diferencial entre los contribuyentes del respectivo ente territorial en su condición de sujetos pasivos de la obligación tributaria allí establecida, frente a los contribuyentes del nivel nacional o de las demás entidades territoriales, pues sólo aquellos deberán asumir la carga fiscal derivada del cobro de la estampilla. Sin embargo, la Corte no encuentra tal diferenciación arbitraria o irrazonable, toda vez que los parámetros para identificar una posible discriminación tributaria están circunscritos a la órbita interna del ente territorial del que se trate”.

Además, conviene precisar que las leyes que consagran la aplicación del tributo a las entidades del orden nacional, prevén, como es apenas lógico, que este se produce cuando las entidades del orden nacional ‘operen’ en el respectivo departamento”.

Dados los anteriores elementos jurisprudenciales, pueden deducirse los siguientes elementos para el análisis de este proyecto:

- Cuando se trata de recursos propios de las entidades territoriales, no hay razón para que el legislador delimite cada uno de los elementos

del tributo, con el objeto de garantizar la autonomía fiscal de las mismas. (Ver además Sentencia C-089 de 2001, M. P. Alejandro Martínez Caballero).

- La destinación del recaudo de un tributo, según se desprende del análisis del artículo 338 de la Constitución no es exclusiva de las respectivas asambleas o concejos, por lo cual puede hacerlo el Congreso en la ley habilitante (principio de unidad económica nacional y soberanía tributaria del Congreso).

- La prohibición de rentas de destinación específica que es de naturaleza constitucional, no riñe con la asignación específica de rentas de otro orden, como las de un departamento, pues no corresponden a ingresos corrientes nacionales. (Ver Corte Constitucional, Sentencia C-004 de 1993 M. P. Ciro Angarita Barón).

- La destinación específica de recursos propios de un departamento dictada por el legislador, tiene que cumplir con su utilidad, necesidad y estar proporcionada al fin constitucional que el legislador busca alcanzar. (Ver Sentencias C-219 de 1997 y C-089 de 2001. M. P. Alejandro Martínez Caballero).

### 3. Análisis del proyecto

Teniendo como fundamento el análisis anteriormente desarrollado a la luz de la Constitución y la ley, procederemos a hacer un examen del articulado dejando en claro los cambios que se propusieron en el informe de ponencia para primer debate con el único fin de evitar así inconsistencias de orden constitucional que luego entorpecerían el proceso.

#### 3.1. El título del proyecto

Es válido el encabezado del proyecto toda vez que se ajusta al ordenamiento jurídico revisado con detenimiento en la parte inicial de este análisis, el cual quedaría igual: “*por la cual se autoriza a la Asamblea Departamental del Meta para ordenar emitir la estampilla “Universidad de los Llanos” 32 años construyendo Orinoquia y se dictan otras disposiciones*”.

#### 3.2. Autorización a la Asamblea Departamental

En el informe de ponencia para primer debate se fusionó el artículo 1° con el inciso 1° del artículo 3° teniendo en cuenta que podría resultar inconveniente y riesgoso jurídicamente, establecer una potestad delegada de la Asamblea en los Concejos para efectos de establecer la misma estampilla; por tal motivo, se propuso otorgar directamente en la ley la mencionada autorización. El monto de la autorización se propuso dejarlo en el artículo siguiente para dejar más claridad al respecto. El artículo 1° queda igual:

“**Artículo 1°.** Autorízase a la Asamblea Departamental del Meta y a los Concejos Municipales de cada una de sus entidades territoriales para que ordenen la emisión de la estampilla “Universidad de los Llanos”, 32 años construyendo Orinoquia”.

#### 3.3 Monto de las autorizaciones

Como ya se dejó claro en el análisis legal, el Congreso de la República puede establecer el límite del valor esperado a recaudar por concepto de la estampilla y debido a la importancia que tiene el monto de esta autorización, consideramos necesario en la ponencia para primer debate, guardar congruencia con las leyes que se han dictado sobre la misma materia dejando explícito en un artículo en donde se señale al mismo tiempo el año base para hacer la cuenta de este valor. El artículo 2° queda igual.

“**Artículo 2°.** La Estampilla “Universidad de los Llanos”, cuya emisión se autoriza será hasta por la suma de cien mil millones de pesos (\$100.000.000.000.00). El monto recaudado se establece a precios del año 2006”.

#### 3.4. Destinación de los recursos

Para el caso del artículo 4° del proyecto inicial se propuso en su momento convertirse en el artículo 3° incluyéndole algunos ajustes que le generaran más consistencia al concepto, por lo tanto el artículo 3° para esta ponencia queda igual.

**“Artículo 3º.** El producido de los recursos provenientes de la estampilla “Universidad de los Llanos”, se destinarán exclusivamente al desarrollo científico en las líneas de investigación institucionales de la Universidad de los Llanos, adoptadas mediante el Acuerdo Académico número 002 de 2004 o el que lo sustituya y, a la apertura de programas académicos de Medicina, Ingeniería Ambiental, Ingeniería Forestal, Ingeniería de Petróleos, Ingeniería Civil, Filosofía, Bellas Artes y Sociología.

*Las diferentes líneas de investigación sobre flora y fauna de la Orinoquia, se podrán realizar en los bioparques del departamento.*

*El Consejo Superior de la Universidad de los Llanos será el órgano encargado de la administración de los recursos recaudados mediante la presente estampilla de acuerdo a lo estipulado en la presente ley”.*

### 3.5 Elementos del tributo

Bien puede el Congreso, como se ha argumentado suficientemente, permitir que la Asamblea determine los elementos básicos que configuran las características del tributo. En la ponencia para primer debate se precisó que esta autorización debe cobijar por igual al departamento y sus municipios, por lo tanto el artículo queda igual:

**“Artículo 4º.** Autorízase a la Asamblea del departamento del Meta para que determine las características, hechos económicos, tarifas, actos administrativos u objetos de gravamen, excepciones y todos los demás asuntos pertinentes al uso obligatorio de la estampilla en las operaciones que se realizan en el departamento y en cada uno de sus municipios. Las providencias que en tal sentido expida la Asamblea Departamental del Meta, serán de conocimiento del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Hacienda.

*Parágrafo. El porcentaje del valor de hecho u objeto del gravamen será determinado por la Asamblea Departamental del Meta pero en todo caso no podrá exceder del 3%”.*

### 3.6 Funcionarios competentes

Las precisiones generales de naturaleza administrativa, indican que la competencia para adherir o anular la estampilla autorizada, es del resorte de los funcionarios departamentales y municipales competentes, por lo tanto el que inicialmente era el artículo 3º pasó a ser el artículo 5º. Para efectos de la presente ponencia queda igual:

**“Artículo 5º.** La obligación de adherir y anular la estampilla que se autoriza mediante esta ley estará a cargo de los funcionarios del orden departamental y municipal que intervengan en los actos o hechos sujetos a gravamen estipulados por la Asamblea mediante ordenanza”.

### 3.7. Sistema de recaudo

En el informe de ponencia anterior se consideró relevante introducir un artículo que especificara el procedimiento de recaudo y se hizo claridad en cuanto a la necesidad de manejar cuentas presupuestarias especiales por parte tanto de la Secretaría de Hacienda Departamental como de la Tesorería Municipal; El artículo queda igual:

**Artículo 6º.** Los recaudos provenientes de la estampilla estarán a cargo de la Secretaría de Hacienda Departamental y, en el caso de los municipios corresponderá su recaudo a las tesorerías municipales, los que serán manejados en cuentas presupuestales de destinación específica dirigidas a la Universidad de los Llanos. Las tesorerías municipales les harán periódicamente las transferencias del recurso a la Secretaría de Hacienda Departamental, la que también llevará una cuenta de destinación específica de estos recursos, para garantizar la destinación prevista en el artículo 3º de la esta ley.

### 3.8. Vigilancia fiscal

La vigilancia fiscal evidentemente corresponderá al órgano competente de carácter departamental. El artículo queda igual:

**“Artículo 7º.** La Contraloría Departamental ejercerá el control y vigilancia fiscal, de los recursos provenientes de la estampilla autorizada”.

### 3.9. Vigencia de la ley

El artículo 8º queda igual:

**“Artículo 8º.** La presente ley rige a partir de su promulgación”.

### Proposición

Con fundamento en los argumentos anteriores, consideramos que el proyecto de ley analizado cumple con los requisitos exigidos, razón por la cual presentamos ponencia favorable al proyecto y solicitamos a los honorables miembros de la Cámara de Representantes dar segundo debate al **Proyecto de ley número 082 de 2006 Cámara**, por la cual se autoriza a la Asamblea Departamental del Meta para ordenar la emisión de la estampilla “Universidad de los Llanos” 32 años construyendo Orinoquia y se dictan otras disposiciones, con el siguiente articulado:

### TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 082 DE 2006 CAMARA

*por la cual se autoriza a la Asamblea Departamental del Meta para ordenar la emisión de la estampilla “Universidad de los Llanos” 32 años construyendo Orinoquia y se dictan otras disposiciones.*

Artículo 1º. Autorízase a la Asamblea Departamental del Meta y a los Concejos Municipales de cada una de sus entidades territoriales para que ordenen la emisión de la estampilla “Universidad de los Llanos”, 32 años construyendo Orinoquia.

Artículo 2º. La Estampilla “Universidad de los Llanos”, cuya emisión se autoriza será hasta por la suma de cien mil millones de pesos (\$100.000.000.000.00). El monto recaudado se establece a precios del año 2006.

Artículo 3º. El producido de los recursos provenientes de la estampilla “Universidad de los Llanos”, se destinarán exclusivamente al desarrollo científico en las líneas de investigación institucionales de la Universidad de los Llanos, adoptadas mediante el Acuerdo Académico número 002 de 2004 o el que lo sustituya y, a la apertura de programas académicos de Medicina, Ingeniería Ambiental, Ingeniería Forestal, Ingeniería de Petróleos, Ingeniería Civil, Filosofía, Bellas Artes y Sociología.

*Las diferentes líneas de investigación sobre flora y fauna de la Orinoquia, se podrán realizar en los bioparques del departamento.*

El Consejo Superior de la Universidad de los Llanos será el órgano encargado de la administración de los recursos recaudados mediante la presente estampilla de acuerdo a lo estipulado en la presente ley.

Artículo 4º. Autorízase a la Asamblea del departamento del Meta para que determine las características, hechos económicos, tarifas, actos administrativos u objetos de gravamen, excepciones y todos los demás asuntos pertinentes al uso obligatorio de la estampilla en las operaciones que se realizan en el departamento y en cada uno de sus municipios. Las providencias que en tal sentido expida la Asamblea Departamental del Meta, serán de conocimiento del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Hacienda.

*Parágrafo. El porcentaje del valor de hecho u objeto del gravamen será determinado por la Asamblea Departamental del Meta pero en todo caso no podrá exceder del 3%.*

Artículo 5º. La obligación de adherir y anular la estampilla que se autoriza mediante esta ley estará a cargo de los funcionarios del orden departamental y municipal que intervengan en los actos o hechos sujetos a gravamen estipulados por la Asamblea mediante ordenanza.

Artículo 6º. Los recaudos provenientes de la estampilla estarán a cargo de la Secretaría de Hacienda Departamental y, en el caso de los municipios corresponderá su recaudo a las tesorerías municipales, los que serán manejados en cuentas presupuestales de destinación específica dirigidas a la Universidad de los Llanos. Las tesorerías municipales les harán periódicamente las transferencias del recurso a la Secretaría de Hacienda Departamental, la que también llevará una cuenta de

destinación específica de estos recursos, para garantizar la destinación prevista en el artículo 3° de la esta ley.

Artículo 7°. La Contraloría Departamental ejercerá el control y vigilancia fiscal, de los recursos provenientes de la estampilla autorizada.

Artículo 8°. La presente ley rige a partir de su promulgación.

*Jorge Julián Silva Meche,*

Ponente Coordinador.

*Oscar Leonidas Wilches Carreño,*

Ponente.

\* \* \*

### INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 099 DE 2006 CAMARA

*por la cual se dictan normas que fijan el procedimiento para suplir las faltas absolutas y temporales de Gobernadores y Alcaldes Municipales y Distritales y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá D.C., 4 de noviembre de 2006

Doctor

ALFREDO APE CUELLO BAUTE

Presidente

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

Cordial Saludo:

Atendiendo la honrosa designación que nos ha hecho como ponentes para segundo debate del **Proyecto de ley número 099 de 2006 Cámara**, por la cual se dictan normas que fijan el procedimiento para suplir las faltas absolutas y temporales de Gobernadores y Alcaldes Municipales y Distritales y se dictan otras disposiciones, nos permitimos presentar ponencia para segundo debate que se expone a continuación.

### INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 099 DE 2006 CAMARA

Sometido a nuestra consideración el **Proyecto de ley número 099 de 2006 Cámara**, por la cual se dictan normas que fijan el procedimiento para suplir las faltas absolutas y temporales de Gobernadores y Alcaldes Municipales y Distritales y se dictan otras disposiciones, bajo la autoría de los honorables Representantes Jorge Homero Giraldo, Carlos Arturo Piedrahíta y Dixon Ferney Tapasco Triviño, a continuación rendimos el correspondiente informe de ponencia detallado y nuestra solicitud para que se le dé iniciativa favorable a segundo debate.

#### 1. El Proyecto

El proyecto de ley en mención plantea en síntesis, crear un marco jurídico procesal para suplir las faltas absolutas y temporales de los Gobernadores y Alcaldes Municipales y Distritales, ya que sobre esta materia nuestro país posee un vacío legal de gran magnitud.

En la defensa de la democracia, de la importancia que representan los partidos y movimientos políticos, y para tratar de fortalecer la autonomía de las administraciones departamentales y locales, los nueve artículos que dispone este proyecto de ley crean los fundamentos jurídicos e institucionales que permiten definir los procedimientos a seguir para asegurar la continuidad en la gestión departamental y municipal, de acuerdo con la voluntad popular, expresada en las urnas, en el caso de presentarse vacancias temporales o absolutas en los cargos de Gobernadores y Alcaldes.

#### 2. Importancia del Proyecto

Este proyecto de ley resulta de la mayor trascendencia para el funcionamiento eficaz de las administraciones departamentales y municipales, en los casos en que se presenten vacancias temporales o absolutas. Recientes hechos en Córdoba, Casanare y Caquetá han demostrado que es urgente llenar este vacío normativo para impedir que las administraciones regionales y locales queden a la deriva o en una interinidad indeterminada, que poco bien le hace a la gobernabilidad.

Acorde con lo dicho, el Congreso de la República profirió el Acto Legislativo número 02 de 2002, “*por el cual se modifica el período de los gobernadores, diputados, alcaldes, concejales y ediles*”, con lo cual se introducen reformas a algunos artículos de la Constitución Política que regulan la materia.

Queda sin embargo, un vacío en cuanto a los mecanismos para llenar las faltas absolutas y temporales, situación que pretende ser subsanada mediante este proyecto de ley que ahora se deja a consideración del honorable Congreso de la República. Mas, cuando después de la expedición de la Constitución en 1991, ha sido imposible que se dicte un régimen departamental acorde con nuestra Carta Magna y la legislación en esta materia es precaria, por no decir que inexistente, de suyo ya se han presentado dificultades en la interpretación de normas aisladas, en algunos casos que se pretende subsanar con el proyecto de ley puesto a la consideración del honorable Congreso de la República.

Lo anterior conlleva a que en el presente proyecto se diseñen los procedimientos para suplir las faltas absolutas y temporales de gobernadores y alcaldes, de conformidad con los perfiles trazados por el Congreso en el mencionado acto legislativo.

Adicionalmente, debe indicarse que el Gobierno Nacional había expedido el Decreto 169 de 8 de febrero de 2000, *por el cual se dictan normas para reformar el procedimiento para suplir las faltas de alcaldes y gobernadores departamentales y para evitar la solución de continuidad en la gestión departamental y municipal.*

Este decreto fue declarado inexecutable por la Corte Constitucional, mediante Sentencia C-1318/00, no por su contenido, sino por vicios de competencia, ya que consideró la Corte que este tipo de normas debían ser expedidas mediante leyes. De dicho texto se retoman algunos apartes que resultan compatibles con el aludido acto legislativo y con el presente proyecto de ley.

Resta decir que para fortalecer el sentir del electorado se busca mediante este proyecto de ley que la designación del reemplazo, derivada de faltas temporales o absolutas de los gobernadores y de los alcaldes provenga del mismo partido, grupo político o coalición del reemplazado.

#### 3. Proposición

Honorables Representantes, fundamentados en lo expuesto anteriormente, emitimos ponencia favorable, y solicitamos aprobar en segundo debate, el **Proyecto de ley número 099 de 2006 Cámara**, por la cual se dictan normas que fijan el procedimiento para suplir las faltas absolutas y temporales de Gobernadores y Alcaldes Municipales y Distritales y se dictan otras disposiciones, de acuerdo con el texto aprobado en primer debate por la Comisión Primera Constitucional de la honorable Cámara de Representantes, que reposa en el acta 24 de noviembre 30 de 2006.

Atentamente,

*Jorge Homero Giraldo*, Coordinador de Ponentes; *Carlos Enrique Soto Jaramillo*, *Germán Varón Cotrino*, *Myriam Alicia Paredes Aguirre*, *Germán Navas Talero*, *Alvaro Morón Cuello*, *Edgar Alfonso Gómez Román*, *William Vélez Mesa*, *Jorge Luis Caballero Caballero*, *David Luna Sánchez*, Representantes a la Cámara.

**PLIEGO DE MODIFICACIONES****TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE  
EN LA PLENARIA DE LA HONORABLE CAMARA  
DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NUMERO  
099 DE 2006 CAMARA**

*por la cual se dictan normas que fijan el procedimiento para suplir las faltas absolutas y temporales de Gobernadores y Alcaldes Municipales y Distritales y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Designación y procedimiento en caso de faltas absolutas de Alcaldes.* En caso de presentarse falta absoluta del Alcalde Municipal o Distrital faltando más de dieciocho (18) meses para la terminación del período, se elegirá Alcalde para el tiempo que reste.

Para tal efecto, el Presidente de la República, en el caso del Distrito Capital de Bogotá y de los demás Distritos, y los Gobernadores en los demás casos, expedirán los Actos Administrativos que se requieran, para convocar a elecciones, las cuales deberán realizarse el octavo (8°) domingo siguiente a partir de la fecha en que se hubiere producido la falta absoluta.

Mientras se realiza la elección, el Presidente de la República o los Gobernadores según corresponda, designarán provisionalmente un Alcalde de la terna que para tal efecto presente el Partido, Movimiento político o grupo significativo de ciudadanos o alianza que haya avalado al Alcalde Municipal o Distrital cuya falta absoluta se presente.

Si faltaren dieciocho (18) meses o menos para la terminación del período, el Presidente de la República, en el caso del Distrito Capital de Bogotá y demás Distritos y los Gobernadores en los demás casos, designarán Alcalde para lo que reste del período, de terna que para el efecto presente el Partido, Movimiento político o grupo significativo de ciudadanos o alianza, por el cual fue inscrito el Alcalde Municipal o Distrital cuya falta absoluta se presente.

La terna será presentada dentro de los tres (3) días siguientes a la notificación del acto mediante el cual se produce la falta absoluta, por el Representante Legal del Partido, Movimiento político o grupo significativo de ciudadanos o alianza, por el cual fue inscrito el Alcalde elegido, según el caso. De no ser entregada la terna, el nominador hará el nombramiento respectivo, el cual recaerá sobre un miembro del mismo partido, movimiento político o alianza del Alcalde saliente.

Recibida la terna, el nombramiento deberá producirse dentro de los ocho (8) días siguientes, una vez el nominador se cerciore del cumplimiento de las calidades legales de los candidatos. De no cumplirse estas condiciones, el nominador procederá a devolver, por una sola vez, la terna respectiva, con el fin de que sean sustituidas las personas que no cumplen con las calidades legales. Si pasados ocho (8) días desde la devolución, no se ha presentado la nueva terna, el nominador procederá a nombrar a un miembro del mismo partido, movimiento político o grupo significativo de ciudadanos o alianza del Alcalde cuya falta se suple.

Artículo 2°. *Designación y procedimiento en caso de faltas temporales de Alcaldes.* Si la falta fuere temporal, excepto la suspensión, el Alcalde encargará de sus funciones a uno de sus secretarios o a quien haga sus veces. Si no pudiere hacerlo, el secretario de gobierno o único del lugar asumirá las funciones mientras el titular se reintegra o encarga a uno de sus secretarios.

Si se tratare de suspensión, el Presidente de la República, en los casos del Distrito Capital de Bogotá y de los demás Distritos, y los Gobernadores en el caso de los demás municipios, procederán a nombrar, mediante encargo, a un miembro del mismo partido, movimiento político o grupo significativo de ciudadanos o alianza del alcalde cuya

falta se suple, en los términos establecidos por el Consejo Nacional Electoral, para lo cual se aplicará en lo pertinente, el procedimiento previsto en los incisos quinto y sexto del artículo 1° de la presente ley.

El alcalde designado o encargado deberá adelantar su gestión de acuerdo con el programa del alcalde elegido por voto popular y quedará sujeto a la ley estatutaria del voto programático.

Artículo 3°. *Informe de encargos.* En todos los casos en que el alcalde encargue de su empleo a otro funcionario, por el término que sea, está en la obligación de informar al gobernador respectivo dentro de los dos días hábiles siguientes al encargo.

Artículo 4°. *Designación y procedimiento en casos de faltas absolutas de gobernadores.* En caso de presentarse falta absoluta de gobernador faltando más de dieciocho (18) meses de la terminación del período para el cual fue elegido, se elegirá gobernador para el tiempo que reste.

Para el efecto, el Presidente de la República, expedirá los Actos Administrativos que se requieran, para convocar a elecciones, las cuales deberán realizarse el octavo (8°) domingo siguiente a partir de la fecha en que se hubiere producido la falta absoluta.

Mientras se realiza la elección, el Presidente de la República designará provisionalmente un gobernador de terna que para el efecto presente el mismo Partido, Movimiento político o grupo significativo de ciudadanos o alianza, por el cual fue inscrito el gobernador cuya falta absoluta se presente.

Si faltaren dieciocho (18) meses o menos para la terminación del período, el Presidente de la República, designará un gobernador para lo que reste del período de terna que, para el efecto, presente el Partido, Movimiento político o grupo significativo de ciudadanos o alianza, por el cual fue inscrito el Gobernador cuya falta absoluta se presente.

La terna será presentada, dentro de los tres (3) días siguientes a la notificación del acto mediante el cual se produce la falta absoluta, por el Representante legal del partido, movimiento político o grupo significativo de ciudadanos o alianza, por el cual fue inscrito el Gobernador elegido, según sea caso. De no ser entregada la terna, el nominador hará el nombramiento respectivo, el cual recaerá sobre un miembro del mismo partido, movimiento político, grupo significativo de ciudadanos o alianza por el cual fue inscrito el Gobernador cuya falta absoluta se presente.

Recibida la terna, el nombramiento deberá producirse dentro de los ocho (8) días siguientes, una vez el nominador se cerciore del cumplimiento de las calidades legales de los candidatos. De no cumplirse estas condiciones, el nominador procederá a devolver, por una sola vez, la terna respectiva, con el fin de que sean sustituidas las personas que no cumplen con las calidades legales. Si pasados ocho (8) días desde la devolución, no se ha presentado la nueva terna, el nominador procederá a nombrar a un miembro del mismo partido, movimiento político o grupo significativo de ciudadanos o alianza del Alcalde cuya falta se suple.

Artículo 5°. *Designación y procedimientos en caso de faltas temporales de gobernadores.* Si la falta fuere temporal, excepto la suspensión, el Gobernador encargará de sus funciones a uno de sus secretarios o quien haga sus veces. Si no pudiere hacerlo, el Secretario de Gobierno asumirá las funciones mientras el titular se reintegra o encarga a uno de sus secretarios.

Si se tratare de suspensión, el Presidente de la República procederá a nombrar a un miembro del mismo partido, movimiento político, grupo de ciudadanos o alianza por la cual fue inscrito el Gobernador suspendido, para lo cual se aplicará, en lo pertinente, el procedimiento previsto en los incisos 5° y 6° del artículo 4° de la presente ley.

El Gobernador designado o encargado deberá adelantar su gestión de acuerdo con el programa del Gobernador elegido por voto popular y quedará sujeto a la ley estatutaria del voto programático.

Artículo 6°. *Informe de encargos.* En todos los casos en que el Gobernador encargue de su empleo a otro funcionario, por término que sea, está en la obligación de Informar al Presidente de la República dentro de los dos (2) días siguientes al encargo.

Artículo 7°. El Presidente de la República podrá designar el reemplazo de Gobernadores y Alcaldes Distritales, y los Gobernadores de los Alcaldes Municipales, cuando por grave perturbación del orden público ningún candidato se haya inscrito, o los inscritos hayan renunciado. También cuando, habiéndose producido renuncia, los designados en razón de postulación por el partido, movimiento, alianza o coalición no aceptaren.

Así mismo cuando ninguna persona ejerza el derecho al sufragio.

Artículo 8°. En caso de que los alcaldes no puedan, por razones de orden público, ejercer sus funciones en el territorio de su municipio, corresponde al Gobernador del respectivo Departamento determinar la cabecera Municipal donde podrán ejercerlas, con las garantías de seguridad necesarias para el ejercicio del cargo, y hasta cuando se restablezca la normalidad en su municipio. El acto administrativo que lo disponga deberá ser objeto de la más amplia difusión dentro del territorio del cual se es alcalde, y deberá ser de inmediato comunicado al Gobernador.

Artículo 9°. El Presidente de la República y el Gobernador, respectivamente conforme a la Constitución y a la Ley, tomarán las medidas necesarias para el reestablecimiento del orden público en el menor tiempo posible, en el Departamento o Municipio afectado. Quien fijará la fecha en la que deberán llevar a cabo las elecciones aplazadas, cuando sea el caso, será la autoridad electoral.

Artículo 10. Los Gobernadores y Alcaldes encargados, deberán ser del mismo partido, movimiento político o grupo significativo de ciudadanos o alianza (en los precisos términos del artículo 5° del Reglamento 01 de 2003, emanado del Consejo Nacional Electoral), del que esté terminando el periodo y/o del electo, ejercerán sus funciones hasta cuando se realicen las correspondientes elecciones.

Artículo 11. El desconocimiento o violación, por acción o por omisión, de las disposiciones procedimentales contempladas en la presente ley, acarrearán las sanciones disciplinarias y/o penales por parte de las autoridades competentes.

Artículo 12. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

*Jorge Homero Giraldo, Coordinador de Ponentes; Carlos Enrique Soto Jaramillo, Germán Varón Cotrino, Myriam Alicia Paredes Aguirre, Germán Navas Talero, Alvaro Morón Cuello, Edgar Alfonso Gómez Román, William Vélez Mesa, Jorge Luis Caballero Caballero, David Luna Sánchez, Representantes a la Cámara.*

**TEXTO APROBADO EN COMISION AL PROYECTO  
DE LEY NUMERO 099 DE 2006 CAMARA**

*por la cual se dictan normas que fijan el procedimiento para suplir las faltas absolutas y temporales de gobernadores y alcaldes municipales y distritales y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Designación y procedimiento en caso de faltas absolutas de Alcaldes.* En caso de presentarse falta absoluta del Alcalde Municipal o Distrital faltando más de dieciocho (18) meses para la terminación del periodo, se elegirá Alcalde para el tiempo que reste.

Para tal efecto, el Presidente de la República, en el caso del Distrito Capital de Bogotá y de los demás Distritos, y los Gobernadores en los demás casos, expedirán los Actos Administrativos que se requieran, para convocar a elecciones, las cuales deberán realizarse el octavo (8°) domingo siguiente a partir de la fecha en que se hubiere producido la falta absoluta.

domingo siguiente a partir de la fecha en que se hubiere producido la falta absoluta.

Mientras se realiza la elección, el Presidente de la República o los Gobernadores según corresponda, designarán provisionalmente un Alcalde de la terna que para tal efecto presente el Partido, Movimiento político o grupo significativo de ciudadanos o alianza que haya avalado al Alcalde Municipal o Distrital cuya falta absoluta se presente.

Si faltaren dieciocho (18) meses o menos para la terminación del periodo, el Presidente de la República, en el caso del Distrito Capital de Bogotá y demás Distritos y los Gobernadores en los demás casos, designarán Alcalde para lo que reste del período, de terna que para el efecto presente el Partido, Movimiento político o grupo significativo de ciudadanos o alianza, por el cual fue inscrito el Alcalde Municipal o Distrital cuya falta absoluta se presente.

La terna será presentada dentro de los tres (3) días siguientes a la notificación del acto mediante el cual se produce la falta absoluta, por el Representante Legal del Partido, Movimiento político o grupo significativo de ciudadanos o alianza, por el cual fue inscrito el Alcalde elegido, según el caso. De no ser entregada la terna, el nominador hará el nombramiento respectivo, el cual recaerá sobre un miembro del mismo partido, movimiento político o alianza del Alcalde saliente.

Recibida la tema, el nombramiento deberá producirse dentro de los ocho (8) días siguientes, una vez el nominador se cerciore del cumplimiento de las calidades legales de los candidatos. De no cumplirse estas condiciones, el nominador procederá a devolver, por una sola vez, la terna respectiva, a quienes la propusieron, con el fin de que presenten una nueva, integrada por otras personas. Si pasados ocho (8) días desde la devolución, no se ha presentado la nueva terna, el nominador procederá a nombrar a un miembro del mismo partido, movimiento político o grupo significativo de ciudadanos o alianza del Alcalde cuya falta se suple.

Artículo 2°. *Designación y procedimiento en caso de faltas temporales de Alcaldes.* Si la falta fuere temporal, excepto la suspensión, el Alcalde encargará de sus funciones a uno de sus secretarios o a quien haga sus veces. Si no pudiere hacerlo, el Secretario de Gobierno o único del lugar asumirá las funciones mientras el titular se reintegra o encarga a uno de sus secretarios.

Si se tratare de suspensión, el Presidente de la República, en los casos del Distrito Capital de Bogotá y de los demás Distritos, y los Gobernadores en el caso de los demás municipios, procederán a nombrar, mediante encargo, a un miembro del mismo partido, movimiento político o grupo significativo de ciudadanos o alianza del alcalde cuya falta se suple, en los términos establecidos por el Consejo Nacional Electoral, para lo cual se aplicará en lo pertinente, el procedimiento previsto en los incisos quinto y sexto del artículo 1° de la presente ley.

El alcalde designado o encargado deberá adelantar su gestión de acuerdo con el programa del alcalde elegido por voto popular y quedará sujeto a la ley estatutaria del voto programático.

Artículo 3°. *Informe de encargos.* En todos los casos en que el alcalde encargue de su empleo a otro funcionario, por el término que sea, está en la obligación de informar al gobernador respectivo dentro de los dos días hábiles siguientes al encargo.

Artículo 4°. *Designación y procedimiento en casos de faltas absolutas de gobernadores.* En caso de presentarse falta absoluta de gobernador faltando más de dieciocho (18) meses de la terminación del periodo para el cual fue elegido, se elegirá gobernador para el tiempo que reste.

Para el efecto, el Presidente de la República, expedirá los Actos Administrativos que se requieran, para convocar a elecciones, las cuales deberán realizarse el octavo (8°) domingo siguiente a partir de la fecha en que se hubiere producido la falta absoluta.

Mientras se realiza la elección, el Presidente de la República designará provisionalmente un gobernador de terna que para el efecto presente el mismo Partido, Movimiento político o grupo significativo de ciudadanos o alianza, por el cual fue inscrito el gobernador cuya falta absoluta se presente.

Si faltaren dieciocho (18) meses o menos para la terminación del período, el Presidente de la República, designará un gobernador para lo que reste del período de terna que, para el efecto, presente el Partido, Movimiento político o grupo significativo de ciudadanos o alianza, por el cual fue inscrito el Gobernador cuya falta absoluta se presente.

La terna será presentada, dentro de los tres (3) días siguientes a la notificación del acto mediante el cual se produce la falta absoluta, por el Representante legal del partido, movimiento político o grupo significativo de ciudadanos o alianza, por el cual fue inscrito el Gobernador elegido, según sea caso. De no ser entregada la terna, el nominador hará el nombramiento respectivo, el cual recaerá sobre un miembro del mismo partido, movimiento político, grupo significativo de ciudadanos o alianza por el cual fue inscrito el Gobernador cuya falta absoluta se presente.

Recibida la terna, el nombramiento deberá producirse dentro de los ocho (8) días siguientes, una vez el Presidente de la República se cerciore del cumplimiento de las calidades legales para ser elegido Gobernador. De no cumplirse estas condiciones, el nominador procederá a devolver, por una sola vez, la terna respectiva a quienes la propusieron, con el propósito de que presenten una nueva, integrada por otras personas. Si pasados ocho (8) días desde la devolución, no se ha presentado la nueva terna, el nominador procederá a nombrar a un miembro del mismo partido, movimiento político, grupo de ciudadanos o alianza del gobernador cuya falta se suple.

Artículo 5°. *Designación y procedimientos en caso de faltas temporales de gobernadores.* Si la falta fuere temporal, excepto la suspensión, el Gobernador encargará de sus funciones a uno de sus secretarios o quien haga sus veces. Si no pudiere hacerlo, el Secretario de Gobierno asumirá las funciones mientras el titular se reintegra o encarga a uno de sus secretarios.

Si se tratare de suspensión, el Presidente de la República procederá a nombrar a un miembro del mismo partido, movimiento político, grupo de ciudadanos o alianza por la cual fue inscrito el Gobernador suspendido, para lo cual se aplicará, en lo pertinente, el procedimiento previsto en los incisos quinto y sexto del artículo 4° de la presente ley.

El Gobernador designado o encargado deberá adelantar su gestión de acuerdo con el programa del Gobernador elegido por voto popular y quedará sujeto a la ley estatutaria del voto programático.

Artículo 6°. *Informe de encargos.* En todos los casos en que el Gobernador encargue de su empleo a otro funcionario, por término que sea, está en la obligación de Informar al Presidente de la República dentro de los dos (2) días siguientes al encargo.

Artículo 7°. El Presidente de la República podrá designar el reemplazo de Gobernadores y Alcaldes Distritales, y los Gobernadores de

los Alcaldes Municipales, cuando la situación de grave perturbación del orden público:

1. Impida la inscripción de todo candidato a Gobernadores, Alcaldías, Asambleas Departamentales y Concejos Municipales, o una vez inscritos les obligue a renunciar.

2. Obligue al gobernador o Alcalde a renunciar, le impida posesionarse en su cargo, o produzca su falta absoluta.

3. Impida a los ciudadanos ejercer el derecho al sufragio.

Artículo 8°. En caso de que los alcaldes no puedan, por razones de orden público, ejercer sus funciones en el territorio de su municipio, corresponde al Gobernador del respectivo Departamento determinar la cabecera Municipal donde podrán ejercerlas, con las garantías de seguridad necesarias para el ejercicio del cargo, y hasta cuando se restablezca la normalidad en su municipio.

Artículo 9°. Cuando, a las Asambleas Departamentales y Concejos Municipales, se les dificulte sesionar en su sede oficial por razones de alteración del orden público, podrán sesionar donde lo determine el Presidente de la Corporación respectiva.

Artículo 10. Los Consejos Departamentales de seguridad previstos en el Decreto 2615 de 1991 coordinarán y apoyarán los planes y operativos que se requieran, con el fin de garantizar la presencia de la fuerza pública para apoyar y acompañar a los Alcaldes en el cabal ejercicio de sus funciones.

Artículo 11. El Presidente de la República y el Gobernador, respectivamente conforme a la Constitución y a la Ley, tomarán las medidas necesarias para el reestablecimiento del orden público en el menor tiempo posible, en el Departamento o Municipio afectado. Quien fijará la fecha en la que deberán llevar a cabo las elecciones aplazadas, cuando sea el caso, será la autoridad electoral.

Artículo 13. Los Gobernadores y Alcaldes encargados, deberán ser del mismo partido, movimiento político o grupo significativo de ciudadanos o alianza (en los precisos términos del artículo 5° del Reglamento 01 de 2003, emanado del Consejo Nacional Electoral), del que esté terminando el período y/o del electo, ejercerán sus funciones hasta cuando se realicen las correspondientes elecciones.

Artículo 13. El desconocimiento o violación, por acción o por omisión, de las disposiciones procedimentales contempladas en la presente ley, acarrearán las sanciones disciplinarias y/o penales por parte de las autoridades competentes.

Artículo 14. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

En los anteriores términos fue aprobado el presente proyecto de ley, según consta en el Acta N° 24 del 30 de noviembre de 2006, igualmente fue anunciado para discusión y votación entre otras fechas el día 29 de noviembre de 2006, según Acta N° 23 de esa misma fecha.

Secretario Comisión Primera Constitucional,

*César Augusto Domínguez Ardila.*

## INFORMES DE CONCILIACION

### **INFORME DE CONCILIACION AL PROYECTO DE LEY NUMERO 69 DE 2005 SENADO, 250 DE 2005 CAMARA**

*por la cual se modifica el artículo 82 del Código Contencioso Administrativo, modificado por el artículo 30 de la Ley 446 de 1998.*

Bogotá, D. C., 5 de diciembre de 2006

Doctores

DILIAN FRANCISCA TORO TORRES

Presidenta Senado de la República

ALFREDO CUELLO BAUTE

Presidente Cámara de Representantes

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Ciudad

Ref.: Informe de Conciliación al Proyecto de ley número 69 de 2005 Senado, 250 de 2005 Cámara, *por la cual se modifica el artículo 82 del Código Contencioso Administrativo, modificado por el artículo 30 de la Ley 446 de 1998.*

Señores Presidentes:

De acuerdo con la designación efectuada por ustedes y de conformidad con los artículos 161 de la Constitución Política y 186 de la Ley

5ª de 1992, los suscritos Senadores y Representantes a la Cámara integrantes de la Comisión Accidental de Conciliación, nos permitimos someter por su conducto a consideración de las plenarios del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, para continuar el trámite legislativo correspondiente, el texto conciliado del proyecto de ley de la referencia, dirimiendo de esta manera las discrepancias existentes entre los textos aprobados en las sesiones plenarios realizadas el 13 de diciembre de 2005 en Senado y 31 de octubre del presente año en Cámara, publicados en las *Gacetas* números 904/05 y 536/06, respectivamente.

Luego de un análisis detallado de los textos, cuya aprobación por las respectivas plenarios presenta una diferencia en el artículo 1º, hemos acordado acoger el texto aprobado por la Plenaria del honorable Senado de la República, en el entendido de que dicho texto se adecua mejor al objeto y espíritu del proyecto de ley.

En virtud de lo anterior y para los efectos pertinentes, el texto conciliado es el siguiente:

**TEXTO CONCILIADO AL PROYECTO DE LEY  
NUMERO 69 DE 2005 SENADO, 250 DE 2005 CAMARA**

*por la cual se modifica el artículo 82 del Código Contencioso Administrativo, modificado por el artículo 30 de la Ley 446 de 1998.*

El Congreso de la República de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1º. El artículo 82 del Código Contencioso Administrativo modificado por el artículo 30 de la Ley 446 de 1998, quedaría así:

*“Artículo 82. Objeto de la jurisdicción de lo contencioso administrativo. La Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo está instituida para juzgar las controversias y litigios originados en la actividad de las entidades públicas incluidas las sociedades de economía mixta con capital público superior al 50% y de las personas privadas que desempeñen funciones propias de los distintos órganos del Estado. Se ejerce por el Consejo de Estado, los Tribunales Administrativos y los Juzgados Administrativos de conformidad con la Constitución y la ley.*

*Esta jurisdicción podrá juzgar, inclusive, las controversias que se originen en actos políticos o de Gobierno.*

*La Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo no juzga las decisiones proferidas en juicios de policía regulados especialmente por la ley.*

*Las decisiones jurisdiccionales adoptadas por las Salas Jurisdiccionales Disciplinarias del Consejo Superior de la Judicatura y de los Consejos Seccionales de la Judicatura, no tendrán control jurisdiccional”.*

Artículo 2º. Derógase el artículo 30 de la Ley 446 de 1998 y las demás normas que le sean contrarias.

Parágrafo. Sin perjuicio de lo previsto en el presente artículo, se mantiene la vigencia en materia de competencia, de las Leyes 142 de 1994, 689 de 2001 y 712 de 2001.

Artículo 3º. La presente ley tiene vigencia a partir de su promulgación.

Cordialmente,

*Oscar Darío Pérez, Senador de la República; Luis Fernando Velasco, Senador de la República; Silfredo Morales Altamar, Representante a la Cámara; Zamir Silva Amín, Representante a la Cámara.*

**CONTENIDO**

Gaceta número 632 - Jueves 7 de diciembre de 2006

CAMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

Págs.

Ponencia para primer debate, Pliego de modificaciones y Texto propuesto al Proyecto de ley número 288 de 2006 Cámara, 182 de 2005 Senado, por medio de la cual se regula la actividad marítima de remolque y se dictan otras disposiciones. .... 1

Ponencia para segundo debate y Texto propuesto al Proyecto de ley número 082 Cámara de 2006, por la cual se autoriza a la Asamblea Departamental del Meta ordenar la emisión de la estampilla “Universidad de los Llanos” 32 años construyendo Orinoquia y se dictan otras disposiciones. .... 9

Informe de ponencia para segundo debate, Pliego de modificaciones, Texto propuesto y Texto aprobado en Comisión al Proyecto de ley número 099 de 2006 Cámara, por la cual se dictan normas que fijan el procedimiento para suplir las faltas absolutas y temporales de Gobernadores y Alcaldes Municipales y Distritales y se dictan otras disposiciones. .... 12

INFORMES DE CONCILIACION

Informe de conciliación y Texto conciliado al Proyecto de ley número 69 de 2005 Senado, 250 de 2005 Cámara, por la cual se modifica el artículo 82 del Código Contencioso Administrativo, modificado por el artículo 30 de la Ley 446 de 1998. .... 15