



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)
 IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
 www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XX - Nº 442

Bogotá, D. C., miércoles, 15 de junio de 2011

EDICIÓN DE 4 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

JESÚS ALFONSO RODRÍGUEZ CAMARGO
 SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
 www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 255
 DE 2011 CÁMARA, 140 DE 2010 SENADO**

*por la cual se modifica el artículo 1º
 de la Ley 856 de 2003.*

Bogotá, D. C., junio 13 de 2011

Doctora

PILAR RODRÍGUEZ

Secretaria

Comision Segunda

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad.

En virtud a la solicitud realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes y con fundamento en los artículos 174, 150 y 175 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 140 de 2010 Senado, *por la cual se modifica el artículo 1º de la Ley 856 de 2003.*

Antecedentes

El 2 de septiembre de 2010 fue radicado en la Secretaría General del Senado el proyecto de ley, *por la cual se modifica el artículo 1º de la Ley 856 de 2003* de autoría del honorable Senador Jorge Ballesteros Bernier, designando ponente al honorable Senador Juan Lozano Ramírez, fue aprobado en primer debate en la Comisión Segunda del Senado de República, el día 5 de abril de 2011 y aprobado en Plenaria de Senado el 11 de mayo de 2011. El 20 de mayo del año en curso fue radicado en la Secretaría General de la Cámara de Representantes.

Propósito del proyecto

Sostiene el proyecto que la Ley 856 de 2003, la cual es objeto de la adición contemplada en este proyecto, mantuvo el espíritu de la Ley 1ª de 1991, adicionándole la ampliación, rehabilitación y mantenimiento de vías de acceso terrestre, férrea y fluvial a los puertos públicos dentro de la contraprestación que recibe la Nación por concepto de zona de uso pú-

blico e infraestructura a través del Instituto Nacional de Vías, Invias, dentro de la destinación exclusiva en la ejecución de dragados de mantenimiento y/o profundización, construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas de los canales de acceso a los puertos públicos a cargo de la Nación.

Sin embargo, la ley fue específica al adicionar dos párrafos que se refieren exclusivamente a los Puertos de Barranquilla y Cartagena, sin incluir un puerto de gran importancia como Puerto Bolívar, para que de la destinación del 80% de los recursos de la Nación se destinara a las necesidades de estos dos puertos.

Al respecto expone que las condiciones geográficas de la Alta Guajira son difíciles y que el acceso al puerto privado de Puerto Bolívar es la misma que conduce al puerto público por donde ingresa todo el comercio a la Zona Especial Aduanera de La Guajira, aclara que la vía de acceso de Uribí a Puerto Bolívar es un componente vital para desarrollo del departamento, debido a lo que representa el comercio en la vida económica de la región.

En consecuencia, el proyecto tiene como finalidad adicionar el párrafo 5º al artículo 1º de la Ley 856 de 2003, el cual autorizaría a Invias a invertir la contraprestación que recibe de Puerto Bolívar, en La Guajira, por concepto de zona de uso público e infraestructura en la vía de acceso a este puerto y a Puerto Nuevo.

Sustento constitucional y legal

La Constitución Nacional establece, en su artículo 2º, que entre los fines esenciales del Estado se encuentra la promoción de la prosperidad general. Teniendo esto como consideración, la Ley 1ª de 1991 fue expedida para mejorar el funcionamiento de los puertos nacionales, toda vez que la Nación dejó de operar los mismos para entregarlos en concesión. De esta manera se buscó elevar la productividad de los puertos. El presente proyecto tiene como fin mejorar la vía de acceso al puerto público de La Guajira, esto

busca reducir los sobrecostos de los fletes y ayudar al desarrollo económico de ese departamento.

En cuanto al marco legal, la modificación de la Ley 856 de 2003 que contempla el presente proyecto implica, a su vez, una modificación al artículo 7° de la Ley 1ª de 1991, *por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones*.

Este artículo se refiere al monto de la contraprestación, expresando que periódicamente el Gobierno Nacional definirá por vía general en los planes de expansión portuaria, la metodología para calcular el valor de las contraprestaciones que deban dar quienes se beneficien con las concesiones portuarias, otorgando esta contraprestación a la Nación y a los Municipios o Distritos donde opere el puerto en proporción de un ochenta por ciento (80%) a la primera y un veinte por ciento (20%) a la segunda.

Las modificaciones que realizó la Ley 856 de 2003, al artículo 7° de la Ley 1ª de 1991 incluyen la de cambiar la destinación del ochenta por ciento (80%) de las contraprestaciones que recibe la Nación. De esa manera, la totalidad de esta contraprestación la recibe ahora la Nación a través de Inviás.

La ley también adicionó la ampliación, rehabilitación y mantenimiento de vías de acceso terrestre, férrea y fluvial a los puertos públicos dentro de los fines a los cuales se puede destinar la contraprestación que recibe la Nación por concepto de zona de uso público e infraestructura. Por último, la ley fue específica al adicionar dos párrafos que se refieren exclusivamente a los Puertos de Barranquilla y Cartagena para que de la destinación del 80% de los recursos de la Nación se destinaran a las necesidades de estos dos puertos.

En ese orden de ideas, este proyecto pretende adicionar un párrafo que se refiera exclusivamente a la vía de acceso a Puerto Bolívar, pues la misma conduce al puerto público de la Alta Guajira.

La vía de acceso a Puerto Bolívar en La Guajira

Las vías de acceso a los puertos son de suma importancia, toda vez que su no mantenimiento puede ocasionar accidentes, encallamientos, restricciones de acceso y como consecuencia sobrecostos y desvíos de tarifas de tráficos a puertos de la región, afectando la economía nacional y la competitividad de los puertos colombianos.

En efecto, de nada sirve contar con puertos eficientes si las vías de acceso a ellos no son adecuadas, lo que sin duda causa sobrecostos en los fletes generando un incremento en la operación de transporte de las cargas.

El presente proyecto se refiere a la vía de acceso a Puerto Bolívar. Este puerto, recibe barcos hasta de 180.000 toneladas de peso muerto, con 300 metros de eslora y 45 metros de manga.

Su canal navegable tiene 19 metros de profundidad, 225 metros de ancho y cuatro kilómetros de largo. Las instalaciones principales del puerto son: la estación de descargue del tren, tres apiladores - reclamadores y el cargador lineal de barcos que deposita el carbón en las bodegas de los buques. La rata anual promedio de cargue actual es de 5.900 toneladas por hora con picos hasta de 9.000 toneladas por hora. El puerto cuenta, además, con un muelle de suministros para recibir barcos hasta de 30.000 toneladas, con

maquinaria, repuestos, combustibles y otros materiales para la operación minera.

Ahora bien, la región portuaria de Bahía Portete, donde se encuentran Puerto Bolívar y Puerto Nuevo, se caracteriza por tener una alta participación en la movilización de carga por el modo marítimo. En el año 2004, por esta zona se tuvo el 29,1% del tráfico por región portuaria de comercio exterior colombiano, por la cual principalmente se realiza exportación de carbón.

Así las cosas, se debe entender que existen dos vías de acceso fundamentales para el presente proyecto: la vía de acceso a Puerto Bolívar y la vía de acceso a Puerto Nuevo.

La primera, la vía de acceso a Puerto Bolívar, mencionada en el párrafo propuesto por el presente proyecto, es la vía conocida como La Mina Cuatrovías Uribia Puerto Bolívar. Esta fue construida para la entrada de equipos necesarios para las obras de La Mina y explotación anticipada de carbón, una vez entró en operación el Complejo El Cerrejón Zona Norte, se convirtió en una carretera de uso público, conectando las poblaciones del Norte de La Guajira y el resto del departamento.

La vía se encuentra pavimentada desde La Mina hasta Uribia, el tramo La Mina Cuatrovías fue realizado por la Asociación Carbocol, Intercor, el tramo Cuatrovías Uribia por el municipio de Uribia con participación de dicha asociación y el tramo Uribia, Puerto Bolívar se encuentra en afirmado, al cual le hace mantenimiento la empresa Cerrejón, cuyo costo anual asciende a US\$330.000.

El mapa que a continuación se expone, señala la ubicación de Cuatro Vías, Uribia, Puerto Bolívar y la vía que por estos puntos corre, la cual comprende la vía de acceso a Puerto Bolívar.

Esta vía constituye un eje estratégico para el desarrollo económico del Norte de La Guajira, en especial los sectores turísticos, minero y pesquero, facilitará el acceso a los servicios sociales de comunidades indígenas tradicionalmente aisladas y permitirá hacer realidad el sueño de todos los guajiros de lograr la integración de la Zona de la Alta Guajira con el sur del departamento y el resto del país.

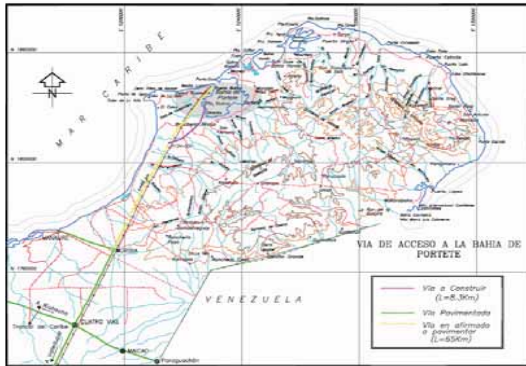
Si en el mapa se ubica Cuatro Vías, se puede seguir hacia el norte, la línea verde que se torna amarilla. Todo esto es la vía de acceso a Puerto Bolívar, una vía privada que pertenece a la empresa Cerrejón por concesión.

Ahora bien, es de notar que la exposición de motivos del proyecto de ley, hace referencia a la vía de acceso al puerto público, el cual es Puerto Nuevo. Esta vía comprende el acceso a la Bahía Portete, el cual se realiza a través de un carretable que partiendo de la abscisa K134+000 de la vía Uribia Puerto Bolívar, llega a la localidad de Puerto Nuevo, ubicada a 8 km del punto de desvío y de ahí por una trocha hasta la localidad de Portete a 14 km de distancia.

Es decir, de la vía de acceso a Puerto Bolívar nace un corto tramo el cual comprende el acceso a Puerto Nuevo. En otras palabras, la vía de acceso a Puerto Nuevo es la misma vía de acceso a Puerto Bolívar hasta el punto K134+000, lugar en el cual se desprende el carretable que lleva a Puerto Nuevo.

En el mapa se destaca cómo en el punto K134+000 la vía se bifurca, continuando por un lado a Puer-

to Bolívar y por el otro a Puerto Nuevo. El punto K134+000 está marcado en el mapa para lograr ubicarlo y de ahí nace una vía designada en morado, la cual conduce a Puerto Nuevo. Es imperiosa la necesidad de construir en su totalidad la vía que partiendo del K134+000 llega a Portete, ya que en época de invierno es imposible su transitabilidad y en época de verano se dificulta su uso por los vehículos de carga que transportan hacia la ciudad de Maicao las mercancías que ingresan por Puerto Nuevo a la Zona Aduanera Especial de La Guajira



En resumen, la vía de acceso a Puerto Nuevo es la misma vía de acceso a Puerto Bolívar hasta el punto K134+000, lugar en el cual se desprende el carretable que lleva a Puerto Nuevo. La importancia de las vías de acceso ya fue argumentada y la misma es predicable de Puerto Nuevo. Sin embargo, parte de la vía de acceso a Puerto Nuevo la constituye el tramo La Mina Cuatro Vías Uribia Puerto Bolívar, el cual pertenece al sector privado.

Proposición

De acuerdo con las consideraciones expuestas, solicito a los miembros de la Comisión Segunda de Cámara de Representantes dar primer debate al Proyecto de ley número 255 de 2011, 140 de 2010 Senado, por la cual se modifica el artículo 1° de la Ley 856 de 2003.

Atentamente,

Albeiro Vanegas Osorio,
Representante a la Cámara.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 255 DE 2011 CÁMARA, 140 DE 2010 SENADO

por la cual se modifica el artículo 1°
de la Ley 856 de 2003.

El Congreso de Colombia
DECRETA:

Artículo 1°. *Adiciónese el párrafo 5° al artículo 1° de la Ley 856 de 2003, el cual quedará así:*

Artículo 1°. *Monto de la contraprestación.* Periódicamente el Gobierno Nacional definirá, en los planes de expansión portuaria, la metodología para calcular el valor de las contraprestaciones que deben pagar quienes obtengan una concesión o licencia portuaria, por concepto del uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y por concepto del uso de la infraestructura allí existente.

Las contraprestaciones por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público las recibirá la Nación a través del Instituto Nacional de Vías, In-

vías, o quien haga sus veces, incorporándose a los ingresos propios de dicha entidad, y a los municipios o distritos donde opere el puerto. La proporción será: De un ochenta por ciento (80%) a la entidad Nacional, y un veinte por ciento (20%) a los municipios o distritos, destinados a inversión social. Las contraprestaciones por el uso de la infraestructura las recibirá en su totalidad el Instituto Nacional de Vías, Inviás, o quien haga sus veces.

En el caso de San Andrés, la contraprestación del veinte por ciento (20%) por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público se pagará al departamento por no existir municipio en dicha isla.

Parágrafo 1°. La contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructura a través del Instituto Nacional de Vías, Inviás, o quien haga sus veces, se destinará especialmente a la ejecución de obras y mantenimiento para la protección de la zona costera, dragado de mantenimiento y/o profundización, construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas de los canales de acceso a todos los puertos a cargo de la Nación, para el diseño, construcción, ampliación, rehabilitación y mantenimiento de las vías de acceso terrestre, férrea, acuático y fluvial a los puertos del respectivo distrito o municipio portuario y a las obras de mitigación ambiental en el área de influencia tanto marítima como terrestre.

Parágrafo 2°. El canal de acceso del Puerto de Barranquilla y sus obras complementarias estarán a cargo de la Nación, para lo cual podrán destinar los recursos a que se refiere el presente artículo, sin perjuicio de que otras entidades incluida Cormagdalena, concurren con financiación y realización de obras necesarias.

Parágrafo 3°. La ejecución de los recursos por percibir y los que se perciban por concepto de las contraprestaciones a que se refiere el presente artículo, a partir de la vigencia de la presente ley por cada puerto, se hará en una proporción igual al valor de la contraprestación aportada por cada puerto para financiar las actividades a que se refiere el párrafo 1° del presente artículo.

Parágrafo 4°. El Canal de acceso al Puerto de Cartagena, incluido el Canal del Dique, podrá invertir la contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructuras en obras complementarias y de mitigación del impacto ambiental, de acuerdo con lo previsto en el párrafo 1° del presente artículo.

Parágrafo 5°. El Instituto Nacional de Vías, Inviás, o quien haga sus veces, podrá invertir la contraprestación que reciba la Nación por concepto de zona de uso público e infraestructura de Puerto Bolívar en La Guajira, para el mantenimiento, construcción y funcionamiento de la vía pública de acceso a Puerto Bolívar y Puerto Nuevo, de acuerdo con lo previsto en el párrafo 1° del presente artículo.

Artículo 2°. La presente ley rige a partir de la fecha de su expedición y deroga las normas que le sean contrarias.

Atentamente,

Albeiro Vanegas Osorio,
Representante a la Cámara.

TEXTOS DEFINITIVOS DE PLENARIA

TEXTO DEFINITIVO AL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 147 DE 2010 CÁMARA, 15 DE 2010 SENADO

por medio del cual se incorpora un artículo transitorio a la Constitución Política de Colombia- (Segunda Vuelta).

El Congreso de Colombia
DECRETA:

Artículo 1°. Adiciónese un artículo transitorio a la Constitución Política, así:

Artículo transitorio. Con el fin de determinar las calidades de los aspirantes a ingresar y actualizar a los cargos de carrera, de conformidad con el artículo 125 de la Constitución Política de Colombia, de quienes en la actualidad los están ocupando en calidad de provisionales o en encargo, la Comisión Nacional del Servicio Civil, homologará las pruebas de conocimiento establecidas en el concurso público, preservando el principio del mérito, por la experiencia y los estudios adicionales a los requeridos para ejercer el cargo, para lo cual se calificará de la siguiente manera:

5 o más años de servicio	70 puntos
--------------------------	-----------

La experiencia homologada, no se tendrá en cuenta para la prueba de análisis de antecedentes.

Los estudios adicionales, a los requeridos para el ejercicio del cargo, otorgarán un puntaje así:

1. Título de especialización	3 puntos
2. Título de maestría	6 puntos
3. Título de doctorado	10 puntos

Para el nivel técnico y asistencial, los estudios adicionales se tomarán por las horas totales debidamente certificadas así:

1. De 50 a 100 horas	3 puntos
2. De 101 a 150 horas	6 puntos
3. De 151 o más horas	10 puntos

Los puntajes reconocidos por calidades académicas, no serán acumulables entre sí.

Agotada esta etapa de homologación, el empleado provisional o en encargo cumplirá lo establecido por la Comisión Nacional del Servicio Civil, esto es, el análisis comportamental, lo que finalmente posibilitará la cuantificación del puntaje y su ubicación en la lista de elegibles.

Para que opere esta homologación, el servidor público debe haber estado ejerciendo el empleo en provisionalidad o en encargo al 31 de diciembre de 2010 y cumplir con las calidades y requisitos exigidos en la Convocatoria del respectivo concurso.

La Comisión Nacional del Servicio Civil y quien haga sus veces en otros sistemas de carrera expedirán los actos administrativos necesarios tendientes a dar cumplimiento a lo establecido en el presente acto legislativo.

Para los empleados que se encuentren inscritos en carrera administrativa y que a la fecha estén ocupando en encargo por más de tres (3) años de manera ininterrumpida un cargo que se encuentre vacante definitivamente, y que hayan obtenido calificación de servicios sobresaliente en el último año, al momento de realizar los concursos respectivos se le calificará con la misma tabla establecida en el presente parágrafo transitorio.

Quedan exceptuados los procesos de selección para jueces y magistrados que se surtan en desarrollo del numeral 1 del artículo 256 de la Constitución Política, relativo a la carrera judicial y docentes y directivos docentes oficiales.

Artículo 2°. El presente acto legislativo rige a partir de su promulgación.

Del honorable Representante,

Humphrey Roa Sarmiento,
Ponente.

SECRETARÍA GENERAL

Bogotá, D. C., junio 9 de 2011

En Sesión Plenaria del día 7 de junio de 2011, fue aprobado en segundo debate el texto definitivo con modificaciones del Proyecto de Acto Legislativo número 147 de 2010 Cámara, 15 de 2010 Senado, *por medio del cual se incorpora un artículo transitorio a la Constitución Política de Colombia- (Segunda Vuelta)*. Esto con el fin de que el citado Proyecto de Acto Legislativo siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior de conformidad con el artículo 5° del Acto Legislativo número 01 de 2009, según consta en el Acta de Sesión Plenaria número 69 de junio 7 de 2011, previo su anuncio el día 1° de junio de los corrientes, según Acta de Sesión Plenaria número 68.

El Secretario General,

Jesús Alfonso Rodríguez Camargo.

CONTENIDO

Gaceta número 442 - Miércoles, 15 de junio de 2011
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Págs.

PONENCIAS

Ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 255 de 2011 Cámara, 140 de 2010 Senado, por la cual se modifica el artículo 1° de la Ley 856 de 2003 1

TEXTOS DEFINITIVOS

Texto definitivo al Proyecto de Acto legislativo número 147 de 2010 Cámara, 15 de 2010 Senado, por medio del cual se incorpora un artículo transitorio a la Constitución Política de Colombia- (Segunda Vuelta). 4