



# 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 - N° 744

Bogotá, D. C., martes, 4 de octubre de 2011

EDICIÓN DE 16 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

### PROYECTOS DE LEY

#### PROYECTO DE LEY NÚMERO 110 DE 2011 CÁMARA

*mediante la cual se modifica la Ley 730 del 2001  
 y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Las expresiones utilizadas en esta ley para efectos de su aplicación, tendrán el significado que a continuación se determina:

**1. Agente residente:** Persona natural o jurídica colombiana, inscrita ante la Dirección General Marítima, con amplio conocimiento probado sobre los convenios emanados de la OMI, la certificación estatutaria y la reglamentación marítima colombiana, designada por escrito por el propietario de la nave para que lo represente y gestione los trámites ante la Dirección General Marítima, reciba las comunicaciones y notificaciones y las transmita al Propietario. Los requisitos para inscribirse como Agente Residente, serán establecidos por la Dirección General Marítima Nacional.

**2. Armador:** Persona natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.

La persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de una nave se reputará armador, salvo prueba en contrario.

**3. Artefacto naval:** Es la construcción flotante, que carece de propulsión propia, que opera en el medio marino, auxiliar o no de la navegación. En el evento de que ese artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte.

**4. Autoridad Marítima Colombiana:** Ente conformado por la Junta Directiva de la Autoridad Marítima y el ministerio de transporte.

**5. Barco, buque o nave:** Toda construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación por agua, que se utiliza en el comercio para el transporte de carga y/o pasajeros para remolcar naves dedicadas al transporte marítimo, incluyendo los barcos pesqueros comerciales e industriales.

**6. Certificado de registro o de matrícula:** Documento que evidencia la inscripción de la nave en la Flota Mercante Colombiana.

**7. Certificados Estatutarios:** Documentos debidos a los Convenios Internacionales, adoptados por Colombia, emanados de la Organización Marítima Internacional, que deben portar los buques.

**8. Consulado habilitado de Marina Mercante:** Consulado colombiano al cual la Autoridad Marítima le ha delegado funciones para tramitar abanderamientos, registros, y demás solicitudes dirigidas a la Dirección General Marítima Colombiana, relacionadas con la Marina Mercante y la actividad Marítima.

**9. Embarcación:** Cualquier construcción flotante, susceptible de moverse en el agua, con o sin propulsión propia.

**10. Entidades auxiliares:** Las entidades públicas o privadas debidamente autorizadas por la Dirección General Marítima de Colombia para que garanticen el cumplimiento de las normas de navegación y de seguridad de la Marina Mercante, como las Organizaciones Reconocidas, las Organizaciones de Protección, y los proveedores de servicios satelitales, entre otras.

**11. Fletamento a casco desnudo:** Es el contrato de arrendamiento válido y debidamente registrado

de un buque, por tiempo determinado, en virtud del cual el arrendatario tiene la posesión y el control pleno del buque, incluido el derecho a contratar al capitán y a la tripulación por el período del arrendamiento.

**12. Flota Mercante Colombiana:** El conjunto de las naves registradas en la República de Colombia.

**13. Licencia de estación de radiocomunicaciones:** Documento expedido por la Dirección General Marítima, en el cual se asigna a una embarcación el distintivo de llamada y el número de identificación del servicio móvil marítimo.

**14. Matrícula:** Es el acto administrativo mediante el cual la Dirección General Marítima Nacional certifica que una nave o artefacto naval ha sido inscrito en el Libro de Registro correspondiente.

**15. Naves de servicio internacional:** Las naves de la Flota Mercante Colombiana que navega de manera regular fuera de las aguas jurisdiccionales de la República de Colombia.

**16. Naves de servicio nacional:** Las naves de la Flota Mercante Colombiana que navegan exclusivamente dentro de las aguas jurisdiccionales de la República de Colombia.

**17. Naves de recreo:** Las naves de la Flota Mercante Colombiana que por su diseño son utilizadas por sus propietarios para actividades no lucrativas.

**18. OMI:** Organización Marítima Internacional.

**19. Operador:** Persona natural o jurídica que, en virtud de un contrato, asume la responsabilidad de la nave en sus aspectos técnicos, operativos y/o comerciales.

**20. Organización Reconocida:** La entidad debidamente autorizada por la Dirección General Marítima de Colombia para realizar inspecciones, auditar, emitir certificados en nombre de la República de Colombia y, en general, realizar los actos que la Dirección General Marítima de Colombia disponga delegar en ella.

**21. Paz y salvo:** Condición de la nave de encontrarse al día con el pago de la totalidad de sus impuestos, tasas, derechos, contribuciones y cualquier otro cargo adeudado a la República de Colombia.

**22. Propietario:** La persona natural o jurídica, que aparece como tal en el registro de buques y que detenta el derecho real de dominio de la nave y por tanto, puede enajenarla, usarla y disfrutarla, así como poseerla de manera pacífica e ininterrumpida.

**23. Registro:** Diligencia mediante la cual la Dirección General Marítima Nacional inscribe en el Libro de Registro las naves y artefactos navales autorizados para enarbolar la bandera colombiana, así como todos los actos, documentos y contratos relacionados con los mismos.

**24. Transporte marítimo:** Es el traslado de un lugar a otro, por vía marítima, de carga, utilizando una nave o artefacto naval.

**25. Tripulación:** El conjunto de personas embarcadas, destinadas a atender todos los servicios de la nave, provistas de sus respectivas licencias de navegación.

Artículo 2°. El abanderamiento, la inscripción o el registro de una nave es el acto jurídico mediante el cual la República de Colombia admite dicha nave como parte de la Flota Mercante Colombiana y le permite enarbolar su pabellón nacional, a solicitud de su propietario, previo cumplimiento de los requisitos establecidos por la presente ley.

Todo buque inscrito en la Flota Mercante Colombiana está sometido al cumplimiento de la ley colombiana, dondequiera que se encuentre.

El puerto de Cartagena será el que figure como puerto de registro de toda nave de servicio internacional inscrita en la Flota Mercante Colombiana. Lo anterior no generará pago de tasas, gravámenes o impuestos al Distrito de Cartagena o al Departamento de Bolívar.

Artículo 3°. La Flota Mercante Colombiana estará integrada por naves de servicio internacional y naves de servicio nacional.

Artículo 4°. *Se establecen los siguientes pagos o contribuciones que deberán hacer las naves que se registren en la Flota Mercante Colombiana.* Tasa anual de registro, licencia de radiocomunicaciones, tasa de Inspección anual, tasa anual para participación internacional e investigación de accidentes y los honorarios Consulares, cuando el trámite se haga a través de un consulado habilitado para Marina Mercante. Los pagos por los conceptos anteriormente descritos, serán fijados por la Dirección General. Las naves de la Flota Mercante Colombiana estarán exentas del pago de impuestos o gravámenes diferentes a los especificados en este artículo.

Artículo 5°. *Naves de Servicio Internacional.* Para las naves de servicio internacional, la solicitud de registro se presentará a través del agente residente en Colombia, cuando se haga directamente en la Dirección General Marítima, o por el propietario o su representante cuando se haga en un Consulado de Colombia habilitado para Marina Mercante, o en cualquier otro ente autorizado para estos fines por la Autoridad Marítima de Colombia en el exterior. Toda Nave matriculada en Colombia para servicio Internacional deberá tener un Agente Residente en Colombia, quien será el representante del propietario y a través del cual se harán los trámites requeridos por la embarcación y comunicaciones y notificaciones a que haya lugar.

Las naves inscritas en el registro de Colombia para el servicio Internacional estarán exentas del pago del impuesto sobre las rentas provenientes del comercio marítimo internacional, aún cuando los contratos de transporte se celebren en Colombia. Así mismo las naves están eximidas de ser nacionalizadas. Se modifica el artículo 99 del Decreto 2324 de 1984, el cual quedará así: "En las naves de matrícula colombiana, el Capitán, los Oficiales y el resto de la tripulación, podrán ser de nacionalidad extranjera. El idioma a utilizar a bordo será el idioma de trabajo establecido acuerdo al convenio SOLAS Capítulo V."

Artículo 6°. Los propietarios de toda nave inscrita para el servicio internacional en la Flota Mercante Colombiana, deberán designar en Colombia a un agente residente. El agente residente solo será responsable frente a la Dirección General Marítima por los daños y perjuicios que pudiera causarse por negligencia en el desempeño de sus funciones. Los trámites relacionados con naves del servicio internacional inscritas en la Flota Mercante Colombiana serán gestionados únicamente por Agente Residente.

Artículo 7°. Se modifica el artículo 18 de la Ley 730 de 2001, el cual quedará así: “La solicitud de registro de que trata el artículo anterior, deberá ir acompañada de los siguientes documentos:

a) Certificado de navegabilidad y seguridad de la Sociedad de Clasificación reconocida por la Autoridad Marítima Nacional, o en su defecto, los certificados expedidos por la Dirección General Marítima, si corresponde.

b) Certificado de cancelación del registro anterior, si se trata de una nave o artefacto naval usado.

c) El recibo de pago por los derechos al registro provisional.

d) Copia de la escritura de compra o de la escritura de protocolización del instrumento de compra, si corresponde.

e) Constancia de entrega material de la nave o artefacto naval si no se encontrare en el instrumento de compra.

f) Póliza de garantía por contaminación a favor de la Nación colombiana, por la suma previamente fijada por la Dirección General Marítima, según la clase, el porte, y el servicio al cual se destinará la nave o artefacto naval”.

Artículo 8°. Se modifica el artículo 19 de la Ley 730 de 2001, el cual quedará así: “Recibida en forma completa la documentación listada en el artículo anterior, la Dirección General Marítima, el Consulado de Colombia habilitado para Marina Mercante, o cualquier otro ente autorizado para estos fines por la Autoridad Marítima de Colombia en el exterior expedirá dentro de las 24 horas hábiles siguientes, la matrícula de registro provisional. La documentación para el registro definitivo debe ser remitida dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la misma”.

Artículo 9°. Se modifica el artículo 20 de la Ley 730 de 2001, el cual quedará así: “Para el registro definitivo de la nave o artefacto naval, deberá remitirse, en documentación original y/o autenticada, según el caso:

a) Una (1) copia de la escritura de compra, para su registro en la Capitanía de Puerto o la Dirección General Marítima, si corresponde.

b) Constancia de entrega material de la nave o artefacto naval si no se encontrare en el instrumento de compra.

c) Certificado de cancelación del registro anterior, si se trata de una nave o artefacto naval usado.

d) Póliza de garantía por contaminación a favor de la Nación colombiana, por la suma previamente fijada por la Dirección General Marítima, según la clase, el porte, y el servicio al cual se destinará la nave o artefacto naval.

e) Recibo de pago del derecho de registro provisional o definitivo.

f) Los certificados de navegabilidad y seguridad de la nave vigentes, expedidos por la Autoridad Marítima o por una Sociedad de Clasificación reconocida”.

Artículo 10. Se modifica el artículo 21 de la Ley 730 de 2001, el cual quedará así: “Recibida en forma completa la documentación listada en el artículo anterior, la Dirección General Marítima, el Consulado de Colombia habilitado para Marina Mercante, o cualquier otro ente autorizado para estos fines por la Autoridad Marítima de Colombia en el exterior, expedirá dentro de las 24 horas hábiles siguientes la matrícula de registro definitivo”.

Artículo 11. Se modifica el artículo 22 de la Ley 730 de 2001, el cual quedará así: “La Licencia para el acceso a las bandas de frecuencia atribuidas al servicio móvil marítimo, la asignación de las letras de llamadas y el número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI) serán expedidos por la Dirección General Marítima, presentando el comprobante de pago de estos derechos”, y se deroga el artículo 23 de la citada ley.

Artículo 12. Se modifica el artículo 28 de la Ley 730 de 2001, el cual quedará así: “El registro de naves y artefactos navales no requerirá de nueva inspección de los mismos, si éstos poseen certificados vigentes de seguridad y tonelaje emitidos por una sociedad de clasificación reconocida y aceptada por la Autoridad Marítima Nacional”.

Artículo 13. La Dirección General Marítima podrá delegar en otras entidades, Organizaciones o profesionales independientes, sus facultades de verificar y certificar el cumplimiento de las normas de navegación, de seguridad, investigación de accidentes de protección y prevención de la contaminación a las naves de la Flota Mercante Colombiana, pudiendo limitar las facultades o cantidades de las entidades auxiliares que realicen dichas funciones, por motivos de control y mejoramiento de los estándares de seguridad de su flota. Para cumplir lo anterior la Dirección General Marítima de Colombia podrá contratar o delegar a entidades, organizaciones y personal nacional o extranjero para ejecutar las funciones técnicas de su competencia.

Artículo 14. El Director General y el Secretario General de la Dirección General Marítima de Colombia, tendrán derecho a uso de pasaporte oficial. También tendrán derecho a este pasaporte los funcionarios de la Autoridad Marítima de Colombia que viajen al extranjero para realizar investigaciones de accidentes o derrames de sustancias contaminantes, así como inspecciones especiales a naves del registro Colombiano, requeridas por otro Estado.

Artículo 15. “El Director General Marítimo de Colombia, será un profesional civil o un oficial mercante o un oficial retirado de la Armada Nacional, quienes deberán poseer título universitario como ingeniero naval en la especialidad de mecánica o arquitecto naval, o administrador marítimo, con una experiencia mínima de diez años en el ejercicio de los mencionados oficios. La Dirección General Marítima estará a cargo de un Director General nombrado por el Presidente de la República de Colombia. Será requisito indispensable que el Director General Marítimo domine ampliamente las normas establecidas en los convenios internacionales emanados de la OMI y la legislación marítima nacional, así como el funcionamiento, operación de los buques y la industria marítima”.

Artículo 16. Se modifica el artículo 1° del Decreto 2324 de 1984, el cual quedará así: “La Dirección General Marítima de Colombia, es una entidad del Estado adscrita al Ministerio del Transporte”.

Artículo 17. Los alquileres provenientes del arrendamiento financiero de naves mercantes de servicio exterior dedicadas al comercio en aguas internacionales no causarán Impuesto sobre la Renta ni dividendos en la República de Colombia. En todo caso el arrendamiento financiero para propósitos de notificar y ser oponibles a terceros además tener fecha cierta, se elevará a categoría de Escritura Pública y se inscribirá ante la Dirección General Marítima.

Artículo 18. Se crea la Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Colombia la cual estará integrada por:

1. El Ministro de Comercio, quien será reemplazado en sus ausencias por el Viceministro.
2. El Ministro de Relaciones exteriores quien será reemplazado en sus ausencias por el Viceministro.
3. El Ministro del Medio Ambiente quien será reemplazado en sus ausencias por el Viceministro.
4. El Ministro de Transporte quien será reemplazado en sus ausencias por el Viceministro y será quien presita la junta.
5. Un delegado del Presidente de la República. Fungirá como Secretario de la Junta Directiva el Secretario General de la Dirección General Marítima de Colombia, quien tendrá derecho a voz.

Artículo 19. Son funciones y atribuciones de la Junta Directiva:

1. Proponer al Órgano Ejecutivo la política de desarrollo del Sector Marítimo, así como la Estrategia Marítima Nacional.
2. Adoptar las políticas administrativas, científicas, y tecnológicas que promuevan y aseguren la competitividad y la rentabilidad del Sector Marítimo, y el desarrollo de sus recursos humanos.
3. Coordinar los servicios de la Autoridad Marítima con los de otras instituciones públicas que se vinculen directa o indirectamente con el Sector Marítimo.

4. Proponer y coordinar con los organismos competentes las medidas necesarias para la protección y conservación del medio ambiente marino.

5. Reglamentar y aprobar el proyecto de presupuesto anual de la Autoridad que sean elaborados por el Director General Marítimo.

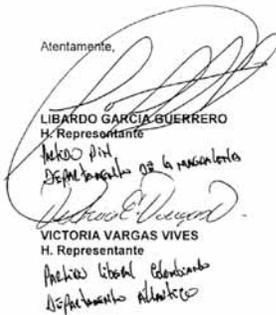
6. Fijar los honorarios del Director General Marítimo.

7. Establecer la organización de la Dirección General Marítima y, en general, adoptar todas las medidas que estime convenientes para la organización y funcionamiento del Sector Marítimo.

8. Dictar el Reglamento Interno de la Dirección General Marítima y su propio reglamento interno.

Artículo 20. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las demás disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,



LIBARDO GARCÍA GUERRERO  
H. Representante  
*Archivos de la U  
Diplomático de la Guardia*

VICTORIA VARGAS VIVES  
H. Representante  
*Archivos de la U  
Diplomático de la Guardia*

JUAN CARLOS RESTREPO  
H. Senador



ALFREDO DELUQUE ZULETA  
H. Representante  
*Archivos de la U  
Diplomático de la Guardia*

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Según, el doctor Hernán Rojas, experto en temas marítimos, “El Gobierno Nacional ha adoptado la estrategia de posicionar a Colombia como referente económico a nivel internacional. Las audaces jugadas diplomáticas coordinadas por el Presidente y su Canciller pueden ser complementadas con sencillas ideas, tales como el posicionamiento de la bandera colombiana en el transporte marítimo internacional. No cabe duda de que los buques mercantes constituyen verdaderas oficinas de promoción comercial en el mundo. A tal punto, que hoy, a pesar de haber pasado más de una década desde su cierre, la Flota Mercante Grancolombiana continúa siendo un referente en las conversaciones que se dan en los distintos foros de comercio internacional.

En la actualidad, los armadores colombianos son escasos, y de seguir así, las estadísticas seguirán decreciendo. Por muy pocos que sean, vale la pena hacerles un homenaje a esas empresas admirables que luchan por abanderar sus buques en nuestro país, bautizando sus naves con nombres tan colombianos como “Macondo”, generando empleos directos a las madres cabezas de familia cartageneras con el producto de la pesca de atún, y prestando servicios de remolque interoceánicos “contra viento y marea” de manera segura bajo nuestro pabellón.

Es el momento de darle un impulso a este sector olvidado pero estratégico para el país. Resulta poco

plausible hacer atractivo el abanderamiento de buques en Colombia cuando existen tantos trámites innecesarios para lograrlo. Para empezar, debemos señalar que un empresario debe enfrentarse a tres entidades distintas a fin de obtener la aprobación y la autorización de abanderamiento necesarias: (i) la Dirección Nacional de Estupefacientes; (ii) el Min-TIC; y (iii) La Dirección General Marítima (DIMAR).

Adicionalmente, el empresario colombiano debe tener en cuenta que, solamente hasta el año 2013, entrará en vigor la derogatoria del artículo 188 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero:

*“(...) Cuando se tomen seguros sobre los barcos, aeronaves y vehículos matriculados en el país y los bienes situados en territorio colombiano, estos deberán contratarse con compañías legalmente establecidas en Colombia o con entidades aseguradoras del exterior previa autorización que, por razones de interés general, imparta la Superintendencia Bancaria.*

Lo anterior significa que el empresario que desee abanderar sus naves en Colombia se encuentra obligado a contratar sus seguros marítimos a través de compañías legalmente establecidas en Colombia. Esta norma nefasta busca proteger una industria aseguradora con escasos conocimientos en temas marítimos, a un costo de intermediación o *fronting* equivalente al 5% de la prima del seguro y adicionar un 16% correspondiente al IVA. Así las cosas, los empresarios que quieran abanderar en Colombia deben pagar un extra costo de 21% para adquirir sus seguros a través de compañías legalmente establecidas en Colombia. Más aun, el empresario puede quedar sometido a que, en el evento de un siniestro, el ajuste sea realizado por una compañía local carente de conocimientos básicos en temas de casco y maquinaria, con el agravante de negar cobertura al amparo de decisiones irracionales.

El empresario puede solicitar a la Superintendencia Financiera una autorización para que le permita contratar sus seguros en el exterior. Para que tal petición ante la Superintendencia Financiera resulte exitosa, sin embargo, el interesado está en la obligación de acreditar la declinación de cobertura por parte de las aseguradoras autorizadas en el ramo de casco y maquinaria.

Ante estas talanqueras, lo que proponemos es dar un nuevo impulso a la bandera colombiana en las embarcaciones marítimas. Que la bandera cuente con los mayores estándares de seguridad en el mar, sin que esto signifique la imposición de trámites innecesarios al potencial armador.

Luego de esta sucinta introducción, expondremos las razones que dan lugar a la presentación del presente proyecto sobre el tema del abanderamiento:

1. Todos los buques del mundo deben estar registrados o matriculados en un país.

2. Los buques son libres de matricularse o registrarse en el país que más les convenga especial-

mente por incentivos económicos o por agilidad en los trámites. Esto es similar a lo que sucede con los vehículos, que se matriculan en la ciudad que más le convenga o en la que se le antoje al dueño por razones económicas o de trámites.

3. El registro de un buque es la diligencia mediante la cual la Autoridad Marítima de un país, inscribe en el Libro de Registro las naves y artefactos navales y las autoriza para enarbolar su bandera, así mismo ejerce el control de todos los actos, documentos y contratos relacionados con los mismos. El registro le da vida legal al buque.

4. Funciones adicionales que realiza el registro:

a) Asentar todo documento por el que se constituya, transmita, ceda, declare, renuncie, resuelva, revoque, rescinda, prorrogue, modifique o extinga derechos reales, contratos o actos sobre buques contruidos y en construcción que pertenezcan al registro nacional.

b) Asentar todo documento mediante el cual se decrete, suspenda, modifique o levante medidas preventivas o ejecutivas que recaigan sobre buques de matrícula nacional o extranjera.

c) Asentar todo documento por el que se prohíba a una persona enajenar y gravar el buque registrado, sea que resulte de un convenio voluntario entre partes o por orden judicial.

d) Asentar los contratos de arrendamiento a casco desnudo de buques de matrícula nacional, así como los extranjeros arrendados por armadores o empresas nacionales o extranjeras constituidas y domiciliadas en el país.

e) Asentar los contratos de arrendamiento financiero de buques, así como los extranjeros arrendados por armadores o empresas nacionales o extranjeras constituidas y domiciliadas en el país.

f) Asentar los contratos de seguros o coberturas de protección e indemnización sobre los buques.

g) Registrar las certificaciones sobre construcción, reparación, ampliación o verificación de clase, de los buques inscritos en el Registro Nacional.

h) Expedir las certificaciones que correspondan de los asientos contenidos en sus registros.

i) Asentar otros títulos, documentos, actas o escrituras que conforme a la ley deban ser inscritos en el Registro Nacional.

5. Hay aproximadamente 87.000 buques navegando en el mundo haciendo tráfico internacional de los cuales registrados en Colombia hay menos de 10 registrados.

6. El propietario puede cambiarse del registro de un país a otro en el momento que lo desee. El único condicionante es que se encuentre a paz y salvo en lo económico y en lo legal.

7. El registro del buque tiene unos costos para el propietario, representados en costos iniciales y tasas anuales que le ingresan al país en el que el buque se registre y durante todo el tiempo que permanezca en ese registro. Adicionalmente el armador debe pagar cada vez que asiente documentos de los listados en el numeral 4. (anterior).

8. El monto de las tasas y los demás costos son proporcionales a los tamaños de los buques. Una de las banderas con registro abierto es Panamá. Ese país capta anualmente por este concepto entre 120 y 160 millones de USD. Es importante hacer notar que de aprobarse este proyecto de ley, Colombia no necesita hacer inversiones en infraestructura, porque para eso está la Dirección General Marítima, que ya está constituida; únicamente requiere ajustar el perfil del Director General Marítimo, nombrar la Junta asesora y desligarla la Dirección General Marítima de la dependencia de la Armada Nacional, como se propone en los artículos 9°, 10 y 12 del presente proyecto.

9. Los convenios internacionales emanados de la Organización Marítima Internacional establecen que el buque debe tener escrito en la popa claramente visible el puerto de registro. Por lo anterior en el artículo 2°, del presente proyecto se establece que para los buques que hagan tráfico internacional, sea Cartagena el puerto que le aparezca escrito en el registro y en el casco, por ser el más conocido a nivel mundial.

10. En el artículo 3° de este proyecto de ley se especifica que la Flota Mercante Colombiana estará integrada por naves de servicio internacional y naves de servicio nacional, teniendo en cuenta que las naves que se dediquen únicamente al servicio entre puertos de Colombia, tendrán beneficios económicos y normativos.

11. En el artículo 4° de este proyecto de ley, se establecen los pagos o contribuciones que deberán hacer las naves que se registren en la flota Mercante Colombiana. Esto se hace con el fin de dejar claramente establecido cuales serán los costos que debe asumir el propietario y al mismo tiempo le da seguridad de que las condiciones no le van a ser cambiadas una vez realizado el registro de la nave.

12. En el artículo 5° de este proyecto de ley, se establecen tres acciones fundamentales para las Naves de Servicio Internacional:

a) Teniendo en cuenta que las mencionadas naves permanecen haciendo tráfico internacional, deben tener un agente residente en Colombia que sea el enlace responsable del propietario con la Autoridad Marítima, para responder por las tasas, y demás costos, así como comunicaciones y notificaciones a que haya lugar y demás asuntos que involucren a la nave o al propietario.

b) Las naves inscritas en el registro de Colombia para el servicio Internacional estarán exentas del pago del impuesto sobre las rentas provenientes del comercio marítimo internacional, aún cuando los contratos de transporte se celebren en Colombia. Lo anterior es parte de los incentivos que ofrecen los países que tienen la mayor cantidad de buques matriculados como Panamá, Liberia, Islas Marshall, Bahamas, etc.

c) Se modifica el artículo 99 del Decreto 2324 de 1984, el cual contempla de manera obligatoria el uso del idioma castellano a bordo de los buques de bandera Colombiana y que el capitán, los ofi-

ciales y mínimo que el 80% de la tripulación sea Colombiana, lo cual no será posible de cumplir teniendo en cuenta que a medida que aumente el número de buques registrados en Colombia no habría suficiente personal de marinos nacionales para cumplir con lo establecido en este decreto, lo cual generaría una restricción al abanderamiento. Tampoco se puede imponer el idioma castellano como el idioma de abordaje, teniendo en cuenta que los tripulantes son de diferentes nacionalidades, razón por la cual la Organización Marítima Internacional lo ha estipulado en el convenio SOLAS, Capítulo V, regla 14, en donde especifica que: “se establecerá en todos los buques un idioma de trabajo y se dejará constancia de ello en el diario de navegación del buque. ARTÍCULO 99 DEL DECRETO 2324 de 1984. REQUISITOS ADICIONALES PARA NAVES DE MATRÍCULA COLOMBIANA: *En las naves de matrícula colombiana, el Capitán, los Oficiales y como mínimo el ochenta (80%) del resto de la tripulación, deberán ser colombianos. El castellano deberá usarse obligatoriamente en las órdenes de mando verbales y escritas y del servicio de la nave y en las anotaciones, libros o documentos exigidos. La Dirección General Marítima y Portuaria autorizará a los armadores la contratación de personal extranjero, cuando en el país no lo hubiere capacitado o idóneo en número suficiente”.*

13. El artículo 6° de este proyecto de ley, establece lo atinente al agente residente, lo cual fue explicado en el literal a. del numeral 12 anterior y en las definiciones del artículo 1° numeral 1.

14. El artículo 7°, modifica el artículo 18 de la Ley 730 de 2001, el cual quedará así: “La solicitud de registro de que trata el artículo anterior, deberá ir acompañada de los siguientes documentos:

a) Certificado de navegabilidad y seguridad de la Sociedad de Clasificación reconocida por la Autoridad Marítima Nacional, o en su defecto, los certificados expedidos por la Dirección General Marítima, si corresponde.

b) Certificado de cancelación del registro anterior, si se trata de una nave o artefacto naval usado.

c) El recibo de pago por los derechos al registro provisional.

d) Copia de la escritura de compra o de la escritura de protocolización del instrumento de compra, si corresponde.

e) Constancia de entrega material de la nave o artefacto naval si no se encontrare en el instrumento de compra.

f) Póliza de garantía por contaminación a favor de la Nación colombiana, por la suma previamente fijada por la Dirección General Marítima, según la clase, el porte, y el servicio al cual se destinará la nave o artefacto naval”.

Se suprime el literal g que trata del trámite del ante la dirección Nacional de estupefacientes del certificado de carencia de informes por narcotráfico que ya no será necesario y el literal h) que trata

del trámite de la licencia de radio ante el Ministerio de Comunicaciones que ahora será expedida por la Dirección General Marítima.

15. El artículo 8° de este proyecto de ley, modifica el artículo 19 de la Ley 730 de 2001, el cual quedará así: “Recibida en forma completa la documentación listada en el artículo anterior, la Dirección General Marítima, el Consulado de Colombia habilitado para Marina Mercante, o cualquier otro ente autorizado para estos fines por la Autoridad Marítima de Colombia en el exterior expedirá dentro de las 24 horas hábiles siguientes, la matrícula de registro provisional. La documentación para el registro definitivo debe ser remitida dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la misma”.

Se disminuye el tiempo que tiene la Dirección General Marítima para expedir la matrícula provisional de 8 días a 24 horas.

16. El artículo 9° de este proyecto de ley, modifica el artículo 20 de la Ley 730 de 2001, el cual quedará así: “Para el registro definitivo de la nave o artefacto naval, deberá remitirse, en documentación original y/o autenticada, según el caso:

a) Una (1) copia de la escritura de compra, para su registro en la Capitanía de Puerto o la Dirección General Marítima, si corresponde.

b) Constancia de entrega material de la nave o artefacto naval si no se encontrare en el instrumento de compra.

c) Certificado de cancelación del registro anterior, si se trata de una nave o artefacto naval usado.

d) Póliza de garantía por contaminación a favor de la Nación colombiana, por la suma previamente fijada por la Dirección General Marítima, según la clase, el porte, y el servicio al cual se destinará la nave o artefacto naval.

e) Recibo de pago del derecho de registro provisional o definitivo.

f) Los certificados de navegabilidad y seguridad de la nave vigentes, expedidos por la Autoridad Marítima o por una Sociedad de Clasificación reconocida”.

Se suprime el literal f) y g) que tratan sobre las fotografías que debe aportar el Armador de la nave dentro de la documentación de matrícula, el literal h) que trata sobre el certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio, el cual debe aportar el Armador, pero al ser la compañía operadora del buque una compañía extranjera, esta no va a estar registrada en Colombia. Se suprime también el literal j) que trata del trámite de la licencia de radio ante el Ministerio de Comunicaciones que ahora será expedida por la Dirección General Marítima, el literal y k) que trata del trámite del ante la dirección Nacional de estupefacientes del certificado de carencia de informes por narcotráfico que ya no será necesario.

17. El artículo 10 de este proyecto de ley, modifica el artículo 21 de la Ley 730 de 2001, el cual quedará así: “Recibida en forma completa la documentación listada en el artículo anterior, la Direc-

ción General Marítima, el Consulado de Colombia habilitado para Marina Mercante, o cualquier otro ente autorizado para estos fines por la Autoridad Marítima de Colombia en el exterior, expedirá dentro de las 24 horas hábiles siguientes la matrícula de registro definitivo”. Se agregaron como dependencias ante las cuales se pueden hacer trámites de abanderamiento los consulados y otro ente que la Autoridad Marítima autorice para tal fin.

18. El artículo 11 de este proyecto de ley, modifica el artículo 22 de la Ley 730 de 2001, el cual quedará así: “La Licencia para el acceso a las bandas de frecuencia atribuidas al servicio móvil marítimo, la asignación de las letras de llamadas y el número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI) serán expedidos por la Dirección General Marítima, presentando el comprobante de pago de estos derechos a favor del Ministerio de Comunicaciones”, y se deroga el artículo 23 de la citada ley teniendo en cuenta que ya no se aportará el Certificado de Carencia de Informes por tráfico de estupefacientes, dentro de la documentación de abanderamiento.

19. El artículo 12 de este proyecto de ley, modifica el artículo 28 de la Ley 730 de 2001, el cual quedará así: “El registro de naves y artefactos navales no requerirá de nueva inspección de los mismos, si estos poseen certificados vigentes de seguridad y tonelaje emitidos por una sociedad de clasificación reconocida y aceptada por la Autoridad Marítima Nacional.” Se suprime la parte que dice que se expedirá un nuevo juego de certificados a nombre de la Dirección General Marítima, teniendo en cuenta que los certificados se expiden es a los buques.

20. El artículo 13 de este proyecto de ley, establece que la Dirección General Marítima podrá delegar en otras entidades, organizaciones o profesionales independientes, sus facultades de verificar y certificar el cumplimiento de las normas de navegación, de seguridad, investigación de accidentes de protección y prevención de la contaminación, teniendo en cuenta que son actividades que no se realizan de manera cotidiana y la gran mayoría fuera del territorio nacional, por lo cual resulta costoso tener funcionarios propios para realizar estas actividades, teniendo en cuenta los costos de desplazamiento y lo demás que esto implica. La mayoría de los países del mundo delegan parcial o totalmente estas actividades.

21. El artículo 14 de este proyecto de ley, establece que el Director General y el Secretario General de la Dirección General Marítima de Colombia, tendrán derecho a uso de pasaporte diplomático y que también tendrán derecho a este pasaporte los funcionarios de la Autoridad Marítima de Colombia que viajen al extranjero para realizar investigaciones de accidentes o derrames de sustancias contaminantes, así como inspecciones especiales a naves del registro Colombiano, con el fin de facilitar la labor de los funcionarios en el extranjero.

22. El artículo 15 de este proyecto de ley, establece una modificación al artículo 9°, del Decreto 2324 de 1984, en el sentido de que el Director General Marítimo de Colombia, será un profesional civil o un oficial mercante o un oficial retirado de la Armada Nacional, quienes deberán poseer título universitario como ingeniero naval en la especialidad de mecánica o arquitecto naval, con una experiencia mínima de diez años en el ejercicio de los mencionados oficios. En la actualidad el Director General Marítimo es un Oficial de Insignia de la Armada Nacional en servicio activo, es decir un Almirante en servicio activo, lo cual ha demostrado a través de todo el tiempo de existencia de la Dirección General Marítima, que no es conveniente por algunas razones a saber:

a) La proyección del Almirante en servicio activo es la marina de guerra, por lo cual su estadía normalmente no puede ser mayor a dos años en el cargo. Esto también ha hecho (y es entendible) que se dedique a trabajar en pro de su carrera como oficial naval, es decir que no se desliga de la dependencia de la Armada nacional y no le dedica el esfuerzo que realmente requiere el Cargo de Director General Marítimo para trabajar en hacer crecer y expandir la Marina Mercante Colombiana.

b) No tiene ninguna o tiene muy poca experiencia y conocimiento de lo relacionado con normatividad y convenios que rigen la marina mercante a nivel mundial.

c) Al tener poca experiencia en lo relacionado con la Marina Mercante, se presenta el hecho de que requiere de cierto tiempo para aprender y entender la filosofía, normas y convenios de la marina mercante, lo cual produce un efecto de estancamiento cada vez que el oficial en servicio activo es cambiado, y así sucesivamente con el siguiente, por todo el tiempo que ha existido la Dirección General Marítima.

23. En el artículo 16 de este proyecto de ley, se propone modificar el artículo 1° del Decreto 2324 de 1984, en el sentido de que la Dirección General Marítima de Colombia, pase a depender del ministerio de transportes con el mismo criterio de la aeronáutica civil como una Unidad Administrativa Especial.

24. El artículo 17 de este proyecto de ley, establece que los alquileres provenientes del arrendamiento financiero de naves mercantes de servicio exterior dedicadas al comercio en aguas internacionales no causarán Impuesto sobre la Renta ni dividendos en la República de Colombia. En todo caso el arrendamiento financiero para propósitos de notificar y ser oponible a terceros además tener fecha cierta, se elevará a categoría de Escritura Pública y se inscribirá ante la Dirección General Marítima. Lo anterior con el ánimo de dar algunos incentivos como lo hacen los otros países, para atraer a los propietarios de los buques a registrarlos en nuestro país. En este momento no se percibe

nada por ningún concepto ya que no se están registrando buques, en cambio si se dan incentivos se va a captar por otros conceptos.

25. Mediante el artículo 18 de este proyecto de ley, se crea la Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Colombia la cual estará integrada por cuatro Ministros del Despacho y un delegado del presidente de la república y cuyos ministerios tienen relación con las políticas de la marina mercante o con los convenios suscritos por Colombia emanados de la Organización Marítima Internacional, como es el caso específico del Ministerio de Medio Ambiente y Comunicaciones que están involucrados en el Convenio MARPOL para la protección del medio ambiente y el convenio SOLAS para la protección de la vida humana en el mar en lo atinente a las radiocomunicaciones marítimas. Así mismo la Junta Directiva estará encargada entre otros asuntos de:

a) Proponer al Órgano Ejecutivo la política de desarrollo del Sector Marítimo, así como la Estrategia Marítima Nacional.

b) Adoptar las políticas administrativas, científicas, y tecnológicas que promuevan y aseguren la competitividad y la rentabilidad del Sector Marítimo, y el desarrollo de sus recursos humanos.

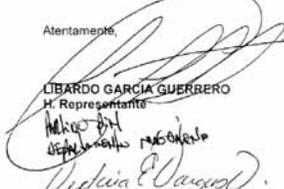
c) Coordinar los servicios de la Autoridad Marítima con los de otras instituciones públicas que se vinculen directa o indirectamente con el Sector Marítimo.

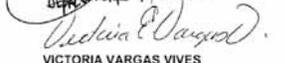
d) Proponer y coordinar con los organismos competentes las medidas necesarias para la protección y conservación del medio ambiente marino.

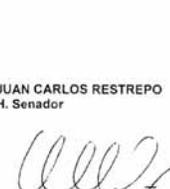
Por último en cuanto a la vigencia de la futura ley se aclara, que rige partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

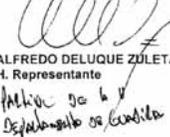
En los anteriores términos motivo el proyecto de ley de la referencia.

Atentamente,

  
LIBARDO GARCÍA GUERRERO  
H. Representante  
Partido Liberal Colombiano  
Departamento Magdalena

  
VICTORIA VARGAS VIVES  
H. Representante  
Partido Liberal Colombiano  
Departamento Atlántico

  
JUAN CARLOS RESTREPO  
H. Senador

  
ALFREDO DELUQUE ZULETA  
H. Representante  
Partido de la U  
Departamento de Córdoba

CÁMARA DE REPRESENTANTES  
SECRETARÍA GENERAL

El día 28 de septiembre del año 2011 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 110 de 2011 Cámara, con su correspondiente exposición de motivos, por los honorables Representantes, Libardo García, Victoria Vargas, Alfredo Deluque.

El Secretario General,

*Jesús Alfonso Rodríguez Camargo.*

## PROYECTO DE LEY NÚMERO 111 DE 2011 CÁMARA

*por la cual se establece la naturaleza del Fondo Especial para la Administración de Bienes de la Fiscalía General de la Nación.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Naturaleza del Fondo de Bienes de la Fiscalía General de la Nación.* El Fondo Especial para la Administración de Bienes de la Fiscalía General de la Nación creado por la Ley 906 de 2004, se organizará como un fondo-cuenta, sin personería jurídica, de conformidad con las disposiciones presupuestales para los fondos especiales establecidas en el artículo 27 de la Ley 225/95, artículos 11 y 30 del Decreto 111 de 1996, así como en la Leyes 906 de 2004, artículo 86, 1142 de 2007, artículo 5° y Ley 1169 de 2007, artículo 4°.

Artículo 2°. Los sistemas para la administración de los bienes que estarán a disposición del Fondo de Bienes de la Fiscalía General de la Nación, se desarrollarán por el Fiscal General de la Nación, de conformidad con lo establecido por el artículo 5° de la Ley 1142 de 2007.

Artículo 3°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su promulgación.



**ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO**  
Representante a la Cámara - Partido Liberal  
Circunscripción Electoral de Norte de Santander

**LUÍS EDUARDO DÍAZ GRANADOS TORRES**  
Representante a la Cámara - Partido Radical  
Circunscripción Electoral de Atlántico

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

#### Honorables Congressistas:

La Fiscalía General de la Nación, constituye una Entidad de vital importancia para el país y en especial para la justicia, es por ello que recogemos en la presente iniciativa legislativa, los argumentos esgrimidos por el anterior Fiscal General de la Nación, al solicitarle al Congreso de la República en dos oportunidades la aprobación de un proyecto de ley, encaminado a establecer la Naturaleza del Fondo Especial para la Administración de Bienes de la Fiscalía General de la Nación; razón por la cual las cifras que se detallan a continuación son las planteadas en el año 2009 por el Ente Acusador, y que esperamos armonizar y actualizar en el transcurso del trámite del presente proyecto de ley.

El artículo 30 del estatuto orgánico del presupuesto prevé que Constituyen fondos especiales, en el orden nacional, los ingresos definidos en la ley para la prestación de un servicio público específico, así como los pertenecientes a fondos sin personería jurídica creados por el legislador. (Subrayado fuera de texto).

En la ley de Presupuesto General de la Nación, para la vigencia Fiscal de 2008, sobre los Fondos, se establece:

Artículo 4°. (...) Los fondos sin personería Jurídica, deberán ser creados por Ley o por su autorización expresa y estarán sujetos a las normas y procedimientos establecidos en la Constitución Nacional, el Estatuto Orgánico del Presupuesto, la presente ley y las demás normas que reglamenten los órganos a los cuales pertenecen. (Subrayado fuera de texto).

Por otra parte el artículo 86 de la Ley 906 de 2004, establece lo siguiente:

**ADMINISTRACIÓN DE LOS BIENES.** Los bienes y recursos que sean objeto de medidas con fines de comiso quedarán a disposición del Fondo Especial para la Administración de Bienes de la Fiscalía General de la Nación para su administración de acuerdo con los sistemas que para tal efecto establezca la ley, y deberán ser relacionados en un Registro Público Nacional de Bienes. Tales medidas deberán inscribirse dentro de los tres (3) días siguientes a su adopción en las oficinas de registro correspondientes cuando la naturaleza del bien lo permita.

Parágrafo. Se exceptúan de la administración del Fondo Especial para la Administración de Bienes de la Fiscalía General de la Nación los bienes que tienen el carácter de elemento material probatorio y evidencia física, que serán objeto de las normas previstas en este código para la cadena de custodia". (Subrayado fuera de texto).

Este artículo 86 de la Ley 906 de 2004, fue modificado por el artículo 5° de la Ley 1142 de 2007, en los siguientes términos:

Artículo 5°. El artículo 86 de la Ley 906 de 2004, Código de Procedimiento Penal quedará así:

Artículo 86. *Administración de los bienes.* Los bienes y recursos que sean objeto de medidas con fines de comiso quedarán a disposición del Fondo Especial para la Administración de Bienes de la Fiscalía General de la Nación para su administración, de acuerdo con los sistemas que para tal efecto desarrolle el Fiscal General de la Nación, y deberán ser relacionados en un Registro Público Nacional de Bienes. Tales medidas deberán inscribirse dentro de los tres (3) días siguientes a su adopción en las oficinas de registro correspondientes cuando la naturaleza del bien lo permita. (Subrayado fuera de texto).

Parágrafo 1°. Se exceptúan de la administración del Fondo Especial para la Administración de Bienes de la Fiscalía General de la Nación los bienes que tienen el carácter de elemento material probatorio y evidencia física, que serán objeto de las normas previstas en este código para la cadena de custodia.

Parágrafo 2°. Los bienes y recursos afectados en procesos penales tramitados en vigencia de leyes anteriores a la Ley 906 de 2004, que se encuentran bajo la custodia de la Fiscalía General de la Nación o de cualquier organismo que ejerza funciones de policía judicial al momento de entrar en vigencia la presente ley, deberán incorporarse al Fondo de que trata este artículo e inscribirse en el Registro Público Nacional de Bienes.

Así mismo de conformidad con el artículo 4° de la Ley 1169, los fondos están sujetos a las normas y procedimientos establecidos en la Constitución Política, el Estatuto Orgánico, la ley anual y las demás normas que reglamenten los órganos a los cuales pertenecen, de manera que no se requiere una reglamentación específica en lo que concierne a los aspectos presupuestales, pues de suyo se debe sujetar a la normativa existente.

El proyecto de ley que se propone, reviste especial relevancia en consideración de la problemática que se presenta por el número de bienes que han sido puestos a disposición de la Fiscalía General de la Nación, con corte a 30 de septiembre de 2009.

Cantidad de bienes incautados	Valor estimado en pesos
2.670.654	\$207.374.472.522

Los cuales se discriminan de la siguiente manera:

Tipo de bien	Cantidad	Valor estimado en pesos
Semovientes	412	\$316.738.200
Transporte marítimo	42	\$1.280.821.785
Transporte aéreo	4	\$720.516.00
Transporte terrestre	39.686	\$193.114.778.631
Equipo eléctrico y electrónico	8.859	\$1.093.897.480
Equipo de computo	1.916	\$513.276.771
Joyas	12.625	\$131.480.802
Muebles y enseres	8.223	\$132.894.366
Obras de arte	160	\$201.434.500
Elemento de consumo	2.579.027	\$4.180.586.892
Inmuebles	8	\$2.946.434.664
Otros elementos incautados	19.690	\$2.741.612.431

Teniendo en cuenta las anteriores cifras, es evidente que la entidad acarrea una problemática frente a la situación de los bienes, su administración y gestión, situación que no puede resolver de forma autónoma y en ausencia de un marco normativo que así se lo permita.

Así las cosas, y habida cuenta de la importancia que tiene el tema de la administración de bienes para la Fiscalía General de la Nación, y la necesidad inminente para que el Fondo Especial para la Administración de Bienes, empiece a funcionar, la Fiscalía General de la Nación, ha preparado este proyecto de ley, el cual se espera que sirva como instrumento de discusión y aprobación por el Congreso de la República". (Exposición de Motivos Proyecto de Ley 212 de 2009).

Las razones y motivos expuestos en el acápi anterior y son más que un fundamento de peso para colaborar y blindar de herramientas a una Institución que tanto le sirve al país.

De los honorables Congresistas,



**ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO**  
Representante a la Cámara - *Partido Liberal*  
Circunscripción Electoral de Norte de Santander

**LUÍS EDUARDO DÍAZ GRANADOS TORRES**  
Representante a la Cámara - *Partido Radical*  
Circunscripción Electoral de Atlántico

## CÁMARA DE REPRESENTANTES SECRETARÍA GENERAL

El día 28 de septiembre del año 2011 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 111 de 2011 Cámara, con su correspondiente exposición de motivos, por los honorables Representantes, Alejandro Chacón Camargo y Luis Eduardo Díaz Granados.

El Secretario General,

*Jesús Alfonso Rodríguez Camargo.*

# PONENCIAS

## **INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 206 DE 2011 CÁMARA, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 253 DE 2011 SENADO**

*por medio de la cual se introducen modificaciones a la Ley 906 de 2004 Código de Procedimiento Penal, a la Ley 599 de 2000 Código Penal y se establecen otras disposiciones tendiente a intensificar la reacción punitiva frente a eventos relacionados con la seguridad vial.*

Bogotá, D. C., septiembre 28 de 2011

Doctora

Adriana Franco Cataño

Presidenta

Comisión Primera Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Bogotá D. C

**Ref.: Informe de ponencia para segundo debate del Proyecto de ley número 206 de 2011 Cá-**

**mara, acumulado con el Proyecto de ley número 253 de 2011 Senado, por medio de la cual se introducen modificaciones a la Ley 906 de 2004 Código de Procedimiento Penal, a la Ley 599 de 2000 Código Penal y se establecen otras disposiciones tendiente a intensificar la reacción punitiva frente a eventos relacionados con la seguridad vial.**

Respetada señora Presidenta:

En atención a la designación que nos fuera hecha por la Mesa Directiva de la Comisión Primera Permanente de la Cámara de Representantes, nos permitimos presentar el informe de ponencia para segundo debate, en los siguientes términos:

### **I. Origen del proyecto**

El presente proyecto tuvo origen en dos iniciativas acumuladas, la primera de ellas del partido MIRA y la segunda del Senador Roy Barreras.

### **II. Objeto del proyecto**

El proyecto tiene por objeto el endurecimiento de las penas, así como también la exclusión del

beneficio de la sustitución de la detención preventiva, para los conductores que en estado de embriaguez causan lesiones o la muerte en accidentes de tránsito, de igual manera crea un artículo nuevo que busca sancionar el mero hecho de conducir en estado de embriaguez o bajo el influjo de sustancias tóxicas psicotrópicas.

### III. Pliego de modificaciones

Se hizo una única modificación al articulado consistente en la inclusión de un artículo nuevo en donde tipifica la conducta de conducción en estado de embriaguez, y se le impone la pena de multa, convertible en arresto de fin de semana, de acuerdo a lo estipulado para la materia en el Código Penal en los artículos 39 y 40.

### IV. Consideraciones generales

La conducción de vehículos automotores bajo el efecto de sustancias psicoactivas, psicotrópicas o embriagantes que generan alteración del estado mental del individuo que conduce ha generado un innumerable número homicidios y lesiones así como daños a los bienes de las personas, derivados de la irresponsabilidad y falta de conciencia de quienes no evitan poner en riesgo tanto la vida como la seguridad de las personas a través de actos completamente reprochables cuyas consecuencias han sido nefastas para la sociedad.

Las autoridades administrativas han tomado toda serie de medidas encaminadas a evitar que las personas conduzcan bajo el estado de embriaguez o de sustancias tóxicas o psicotrópicas, de la más estricta severidad, sin embargo este tipo de medidas no han tenido el suficiente efecto coercitivo para evitar que este tipo de actos continúe sucediendo o para que al menos disminuya sustancialmente su ocurrencia.

El Fondo de Prevención Vial ha establecido una serie de campañas preventivas tales como “Entrega las llaves”, “Deja el carro en un parqueadero”, “Pregunta por el conductor elegido gratuito” y “Toma un taxi, celebra bien y vuelve seguro a casa”, todas estas campañas propenden por concientizar a las personas sobre las graves consecuencias que desencadena la conducción en estado de embriaguez.

De acuerdo con cifras de la Secretaría de Gobierno de Bogotá hasta el mes de abril del presente año, en la ciudad se presentaron siete (7) víctimas fatales en accidentes de tránsito ocasionados por el consumo de alcohol, y 131 heridos en estos mismos accidentes, incluidos los conductores.

A nivel nacional el Ministerio de Transporte estableció que entre enero y abril de este año hubo 28.086 accidentes ocasionados por el consumo de alcohol los cuales dejaron como consecuencia 5.460 heridos y 343 muertos.

### V. La pena pecuniaria de multa

La multa como pena principal fue consagrada en el Código Penal para aquellos delitos que revisten una menor gravedad frente a otro tipo de conductas, razón por la cual se consideró que en

virtud del principio de proporcionalidad, el delito de “conducción bajo el influjo de alcohol u otras sustancias tóxicas o psicotrópicas debe ser sancionado con una pena menor por tratarse además de tipo penal con el que se pone en peligro un bien jurídicamente tutelado y cuando se configura otro tipo de conductas el legislador ya ha establecido otro tipo de sanciones con penas mayores.

De acuerdo con Joseph Du Puit<sup>1</sup> *la multa constituye una restricción de la libertad del condenado en la medida en que se limita su capacidad económica. Con este objeto, se propugna la imposición progresiva de la multa para que tenga como efecto la disminución del nivel de vida durante un lapso determinado. Efecto ya logrado, en cierta medida, con la ejecución de la multa a través del pago de cuotas mensuales. Frente a las penas privativas de libertad, la multa presenta ventajas evidentes. Por ejemplo, su imposición implica únicamente una limitación en la “calidad de vida” al afectar la capacidad económica del condenado. Socialmente, se mantiene a este como elemento activo ya que no se desperdicia su fuerza de trabajo privándolo de su libertad. Así mismo, se le conserva en su medio, sin destruir sus contactos, familiares, laborales, sociales. En lugar de convertirse en una carga financiera para el Estado (como recluso), participa en la vida productiva de la sociedad.*

Todo esto supone respecto a su persona un respeto de su dignidad, a diferencia de la pena privativa de libertad que tiene un efecto degradante. Por último, desde un punto de vista práctico, es una pena que se puede graduar y adaptar con bastante facilidad a la situación individual del condenado.

### VI. Medidas penales en el derecho comparado

Las reformas a la legislación penal han sido una de las principales medidas tomada en diferentes países para prevenir los homicidios y lesiones generados por la conducción de vehículos automotores bajo la conducción en estado de embriaguez, en algunos países se han establecido agravantes para los tipos penales de homicidio y lesiones personales culposas o imprudentes como se conocen en otros países, y en otros países se ha establecido la conducción bajo el estado de embriaguez como un tipo penal autónomo.

En el siguiente cuadro comparativo se relacionan los tipos penales consagrados en diferentes partes del mundo buscando la protección de los bienes jurídicos de la vida, la integridad y la seguridad vial.

PAÍS	AGRAVANTE DEL HOMICIDIO Y LAS LESIONES	DELITO AUTÓNOMO
Italia	Homicidio y Lesiones Graves y Muy Graves (artículos 589 y 590 C.P.)	El código Penal consagra el tipo penal autónomo de la conducción bajo el estado de embriaguez (artículo 186 C. P.).

<sup>1</sup> Du Puit, Joseph, Notas sobre La Pena de Multa, Buenos Aires, 2005.

PAÍS	AGRAVANTE DEL HOMICIDIO Y LAS LESIONES	DELITO AUTÓNOMO
Francia	La conducción bajo influencia de alcohol u otras drogas es un agravante al homicidio y a las lesiones personales imprudentes (artículo 221 C. P.)	Consagra la conducción en estado embriaguez como un delito autónomo que se agrava por la retención a la práctica del examen de alcoholemia y por el concurso con el homicidio (artículos 234-1, 234-2, 235-1 y 235-2 C.P.).
Reino Unido	Agravante al homicidio culposo causado por la conducción de vehículos bajo el estado de alcohol u otras drogas (Road Safety Act 2006).	Se penaliza la “Conducción por quien es incapaz de hacerlo por efecto de droga o alcohol” (Sección 4 RTA C. P.)
Alemania	Existe una pena accesoria al delito de homicidio imprudente, consistente en la privación del derecho a conducir (artículos 22 y 229 C.P.).	Se penaliza la conducción en estado de embriaguez desde cualquier nivel de alcoholemia se produzca o no un resultado de peligro (artículos 315 y 316 C.P.)
España	Se consagra como causal de agravación del homicidio imprudente cuando se cometa utilizando vehículo motor o ciclomotor en toda circunstancia (artículo 142 C. P.).	Consagra el tipo penal de la conducción de vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas (artículo 379 C. P.).
Emiratos Árabes		Se castiga como delito autónomo la conducción en estado de embriaguez con una pena de prisión y la confiscación del automóvil (artículo 80 C. P.).
Eslovenia		Consagra como delito autónomo todas aquellas conductas imprudentes que ponen en peligro la vida de las personas en las vías, se denominan delitos de peligro en el tráfico (artículo 241 C.P.).
Suecia		Establece el delito de la conducción sin plena capacidad mental con un agravante cuando se cause daño a las personas o cosas (artículo 153 C.P.).
Canadá	Consagra un agravante al homicidio negligente para quien lo realice mediante vehículo automotor (artículo 222 C. P.).	
Estados Unidos		En la mayoría de estados se penaliza la conducción en estado de embriaguez con diferentes penas.
México	Consagra como un agravante a los delitos culposos el no observar y mantener el debido cuidado y prudencia al manejar vehículo automotores (artículo 60 C.P.).	
Argentina		Se penalizan como delitos autónomos las conductas imprudentes, negligentes e irresponsables realizadas por las personas al manipular cualquier medio de transporte (artículos 190-197 C. P.).

Fuente: [www.usal.es](http://www.usal.es)

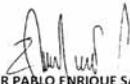
**VII. Proposición**

Por las razones y consideraciones expuestas, proponemos y solicitamos a la plenaria de la honorable Cámara de Representantes, aprobar en SE-GUNDO debate el **Proyecto de ley número 206 de 2011 Cámara, acumulado con el Proyecto de ley número 253 de 2011 Senado.**

Cordialmente.

  
H.R. MIGUEL GÓMEZ MARTÍNEZ

H.R. GERMAN VARON COTRINO

  
H.R. JUAN CARLOS GARCIA

H.R. PABLO ENRIQUE SALAMANCA

  
H.R. HERNANDO ALFONSO PRADA

H.R. CARLOS ARTURO CORREA

  
H.R. JUAN CARLOS SALAZAR

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 206 DE 2011 CÁMARA, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 253 DE 2011 SENADO**

*por medio de la cual se introducen modificaciones a la Ley 906 de 2004 Código de Procedimiento Penal, a la Ley 599 de 2000 Código Penal.*

*(Conductores en Estado de Embriaguez)*

El Congreso de la República de Colombia en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales,

**DECRETA:  
CAPÍTULO ÚNICO**

**Artículo 1°. Créese el artículo 367C del Código Penal, Ley 599 de 2000, de la seguridad vial y la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias tóxicas psicotrópicas.**

**Artículo 367C. De la seguridad vial y la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias tóxicas psicotrópicas. El que condujere un vehículo automotor bajo el influjo de alcohol en proporción de 80 miligramos por decilitro de sangre, o su equivalente en aire y/o de sustancias tóxicas psicotrópicas, siempre que la conducta no se subsuma en una contravención o delito sancionado con pena mayor, en multa de 6 a 10 smmlv que podrán ser convertidos en arrestos de fin de semana de acuerdo con los artículos 39 y 40 de este código.**

**Artículo 2°. El artículo 314 de la Ley 906 de 2004 Código de Procedimiento Penal quedará así:**

**Artículo 314. Sustitución de la detención preventiva.** La detención preventiva en establecimiento carcelario podrá sustituirse por la del lugar de residencia, en los siguientes eventos:

1. Cuando para el cumplimiento de los fines previstos para la medida de aseguramiento, sea suficiente la reclusión en el lugar de residencia, aspecto que será evaluado por el juez, al momento de decidir sobre su imposición.

2. Cuando el imputado o acusado fuere mayor de sesenta y cinco (65) años, siempre que sus condiciones y personalidad, así como la naturaleza y modalidad del delito, hagan aconsejable su reclusión en el lugar de residencia.

3. Cuando a la imputada o acusada le falten dos (2) meses o menos para el parto. Igual derecho tendrá durante los (6) meses siguientes a la fecha del nacimiento.

4. Cuando el imputado o acusado estuviere en estado grave por enfermedad, previo dictamen de médicos oficiales.

El juez determinará si el imputado o acusado debe permanecer en su lugar de residencia, en clínica u hospital.

5. Cuando la imputada o acusada fuere madre cabeza de familia de hijo menor de edad o que sufre incapacidad mental permanente, siempre y cuando haya estado bajo su cuidado. En ausencia de ella, el padre que haga sus veces tendrá el mismo beneficio.

La detención en el lugar de residencia comporta los permisos necesarios para los controles médicos de rigor, la ocurrencia del parto, y para trabajar en la hipótesis del numeral 5.

En todos los eventos, el beneficiario suscribirá un acta en la cual se compromete a permanecer en el lugar o lugares indicados, a no cambiar de residencia sin previa autorización, a concurrir ante las autoridades cuando fuere requerido, y, adicionalmente, podrá imponer la obligación de someterse a los mecanismos de control y vigilancia electrónica o de una persona o institución determinada, según lo disponga el juez.

Parágrafo. No procederá la sustitución de la detención preventiva en establecimiento carcelario, por detención domiciliaria cuando la imputación se refiera a los siguientes delitos: Los de competencia de los jueces penales del circuito especializados o quien haga sus veces, Tráfico de migrantes (C. P. artículo 188); Acceso carnal o actos sexuales con incapaz de resistir (C. P. artículo 210); Violencia intrafamiliar (C. P. artículo 229); Hurto calificado (C. P. artículo 240); Hurto agravado (C. P. artículo 241, numerales 7, 8, 11, 12 y 15); Estafa agravada (C. P. artículo 247); Uso de documentos falsos relacionados con medios motorizados hurtados (C. P. artículo 291); Fabricación, tráfico y porte de armas de fuego o municiones de uso personal, cuando concurra con el delito de concierto para delinquir (C. P. artículos 340 y 365), o los imputados registren sentencias condenatorias vigentes por los mis-

mos delitos; Fabricación, tráfico y porte de armas y municiones de uso privativo de las fuerzas armadas (C. P. artículo 366); Fabricación, importación, tráfico, posesión y uso de armas químicas, biológicas y nucleares (C. P. artículo 367); Peculado por apropiación en cuantía superior a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales (C. P. artículo 397); Concusión (C. P. artículo 404); cohecho propio (C. P. artículo 405); Cohecho impropio (C. P. artículo 406); Cohecho por dar u ofrecer (C. P. artículo 407); Receptación repetida, continua (C. P. artículos 447, incisos 1° y 3°); Receptación para ocultar o encubrir el delito de hurto calificado, la receptación para ocultar o encubrir el hurto calificado en concurso con el concierto para delinquir, receptación sobre medio motorizado o sus partes esenciales, o sobre mercancía o combustible que se lleve en ellos (C. P. artículo 477, inciso 2°) u homicidio culposo (C. P. artículo 109) siempre que concurran las circunstancias de agravación punitiva de que trata el numeral segundo del artículo 110 del Código Penal.

Artículo 3°. El artículo 110 de la Ley 599 de 2000, Código Penal quedará así:

Artículo 110. Circunstancias de agravación punitiva para el homicidio culposo. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará:

1. Si al momento de cometer la conducta el agente se encontraba bajo el influjo de alcohol o sustancia tóxica psicotrópica y ello haya sido determinante para su ocurrencia, la pena se aumentará de la mitad al doble.

2. Si al momento de cometer la conducta el agente se encontraba bajo la circunstancia de agravación contenida en el numeral anterior, y se produjere utilizando medios motorizados, la pena se aumentará de las tres cuartas partes al doble.

3. Si el agente abandona sin justa causa el lugar de la comisión de la conducta la pena se aumentará de la mitad al doble de la pena.

4. Si al momento de cometer la conducta el agente no es titular de la licencia de Conducción exigida por la ley o su licencia ha sido cancelada, suspendida o retenida y la causa de ello no ha sido superada la pena se aumentará de una tercera parte a la mitad.

5. Si al momento de los hechos el agente se encontraba transportando pasajero o carga pesada sin el lleno de los requisitos legales, la pena se aumentará de una cuarta parte a tres cuartas partes.

6. Si al momento de los hechos el agente se encontraba transportando niños o ancianos sin cumplimiento de los requisitos legales, la pena se aumentará de una cuarta parte a tres cuartas partes.

7. Si al momento de cometer la conducta el agente se niega a someterse a los exámenes o pruebas destinadas a establecer la existencia del influjo de sustancias psicoactivas, psicotrópicas y/o de alcohol, la pena se aumentará de una tercera parte a la mitad.

Artículo 4°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los Representantes,

  
H.R. MIGUEL GÓMEZ MARTÍNEZ

H.R. GERMAN VARON COTRINO

H.R. JUAN CARLOS GARCIA

  
H.R. PABLO ENRIQUE SALAMANCA

H.R. HERNANDO ALFONSO PRADA

H.R. CARLOS ARTURO CORREA

H.R. JUAN CARLOS SALAZAR

**TEXTO APROBADO EN LA COMISIÓN PRIMERA DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 206 DE 2011 CÁMARA, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 253 DE 2011 SENADO**

*por medio de la cual se introducen modificaciones a la Ley 906 de 2004 Código de Procedimiento Penal, a la Ley 599 de 2000 Código Penal y se establecen otras disposiciones tendiente a intensificar la reacción punitiva frente a eventos relacionados con la seguridad vial.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

**Artículo 1°. El capítulo II del Título XII del Libro Segundo del Código Penal tendrá un nuevo artículo 367C del siguiente tenor:**

**Artículo 367C. De la seguridad vial y la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias tóxicas psicotrópicas, psicoactivas.** Quien bajo el influjo de alcohol, en proporción de 80 miligramos por decilitro de sangre o su equivalente

en aire, y/o de sustancias tóxicas psicotrópicas, psicoactivas o que generen psicoddependencia, condujese vehículo automotor, incurrirá por este solo hecho en arresto de fin de semana como pena principal. Quien dentro del año siguiente a la realización de la conducta, reincida en la comisión de la misma, será sancionado con arresto ininterrumpido de 5 a 10 días.

**Parágrafo.** El que por esta misma conducta sea objeto de sanción administrativa que implique la privación del derecho a conducir vehículos automotores y motocicletas, quedará sometido en cuanto a dicha sanción administrativa a aquella sanción de mayor duración.

Artículo 2°. El artículo 110 del Código Penal quedará así:

**Artículo 110. Circunstancias de agravación punitiva para el homicidio culposo.** La pena prevista en el artículo anterior se aumentará:

1. Si al momento de cometer la conducta el agente se encontraba bajo el influjo de alcohol o sustancia tóxica psicotrópica y ello haya sido determinante para su ocurrencia, la pena se aumentará de la mitad al doble de la pena.

2. Si al momento de cometer la conducta el agente se encontraba bajo la circunstancia de agravación contenida en el numeral anterior, y se produjeres utilizando medios motorizados, la pena se aumentará de la mitad a las tres cuartas partes de la pena.

3. Si el agente abandona sin justa causa el lugar de la comisión de la conducta la pena se aumentará de la mitad al doble de la pena.

4. Si al momento de cometer la conducta el agente no es titular de la licencia de Conducción exigida por la ley o su licencia ha sido cancelada, suspendida o retenida y la causa de ello no ha sido superada la pena se aumentará de una tercera parte a la mitad.

5. Si al momento de los hechos el agente se encontraba transportando pasajero o carga pesada sin el lleno de los requisitos legales, la pena se aumentará de una cuarta parte a tres cuartas partes.

6. Si al momento de los hechos el agente se encontraba transportando niños o ancianos sin cumplimiento de los requisitos legales, la pena se aumentará de una cuarta parte a tres cuartas partes.

7. Si al momento de cometer la conducta el agente se niega a someterse a los exámenes o pruebas destinadas a establecer la existencia del influjo de sustancias psicoactivas, psicotrópicas y/o de alcohol, la pena se aumentará de una tercera parte a la mitad.

Artículo 3°. El artículo 314 de la Ley 906 de 2004 Código de Procedimiento Penal quedará así:

**Artículo 314. Sustitución de la detención preventiva.** La detención preventiva en establecimiento carcelario podrá sustituirse por la del lugar de residencia, en los siguientes eventos:

1. Cuando para el cumplimiento de los fines previstos para la medida de aseguramiento, sea suficiente la reclusión en el lugar de residencia, aspecto que será evaluado por el juez, al momento de decidir sobre su imposición.

2. Cuando el imputado o acusado fuere mayor de sesenta y cinco (65) años, siempre que sus condiciones y personalidad, así como la naturaleza y modalidad del delito, hagan aconsejable su reclusión en el lugar de residencia.

3. Cuando a la imputada o acusada le falten dos (2) meses o menos para el parto. Igual derecho tendrá durante los (6) meses siguientes a la fecha del nacimiento.

4. Cuando el imputado o causado estuviere en estado grave por enfermedad, previo dictamen de médicos oficiales.

El juez determinará si el imputado o acusado debe permanecer en su lugar de residencia, en clínica u hospital.

5. Cuando la imputada o acusada fuere madre cabeza de familia de hijo menor de edad o que sufre incapacidad mental permanente, siempre y cuando haya estado bajo su cuidado. En ausencia de ella, el padre que haga sus veces tendrá el mismo beneficio.

La detención en el lugar de residencia comporta los permisos necesarios para los controles médicos de rigor, la ocurrencia del parto, y para trabajar en la hipótesis del numeral 5.

En todos los eventos, el beneficiario suscribirá un acta en la cual se compromete a permanecer en el lugar o lugares indicados, a no cambiar de residencia sin previa autorización, a concurrir ante las autoridades cuando fuere requerido, y, adicionalmente, podrá imponer la obligación de someterse a los mecanismos de control y vigilancia electrónica o de una persona o institución determinada, según lo disponga el juez.

**Parágrafo.** No procederá la sustitución de la detención preventiva en establecimiento carcelario, por detención domiciliaria cuando la imputación se refiera a los siguientes delitos: Los de competencia de los jueces penales del circuito especializados o quien haga sus veces, Tráfico de

migrantes (C. P. artículo 188); Acceso carnal o actos sexuales con incapaz de resistir (C. P. artículo 210); Violencia intrafamiliar (C. P. artículo 229); Hurto calificado (C. P. artículo 240); Hurto agravado (C. P. artículo 241, numerales 7, 8, 11, 12 y 15); Estafa agravada (C. P. artículo 247); Uso de documentos falsos relacionados con medios motorizados hurtados (C. P. artículo 291); Fabricación, tráfico y porte de armas de fuego o municiones de uso personal, cuando concorra con el delito de concierto para delinquir (C. P. artículos 340 y 365), o los imputados registren sentencias condenatorias vigentes por los mismos delitos; Fabricación, tráfico y porte de armas y municiones de uso privativo de las fuerzas armadas (C. P. artículo 366); Fabricación, importación, tráfico, posesión y uso de armas químicas, biológicas y nucleares (C. P. artículo 367); Peculado por apropiación en cuantía superior a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales (C. P. artículo 397); Concusión (C. P. artículo 404); cohecho propio (C. P. artículo 405); Cohecho impropio (C. P. artículo 406); Cohecho por dar u ofrecer (C. P. artículo 407); Receptación repetida, continua (C. P. artículos 447, incisos 1° y 3°); Receptación para ocultar o encubrir el delito de hurto calificado, la receptación para ocultar o encubrir el hurto calificado en concurso con el concierto para delinquir, receptación sobre medio motorizado o sus partes esenciales, o sobre mercancía o combustible que se lleve en ellos (C. P. artículo 477, inciso 2°) u homicidio culposo (C. P. artículo 109) siempre que concurren las circunstancias de agravación punitiva de que trata el numeral segundo del artículo 110 del Código Penal.

Artículo 4°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

En los anteriores términos fue aprobado con modificaciones el presente proyecto de ley, según consta en el Acta número 71 del 15 de junio de 2010; así mismo fue anunciado los días 8 y 15 de junio de 2011, según consta en las Actas números 69 y 70 de esas fechas.

El Secretario Comisión Primera Constitucional,  
*Emiliano Rivera Bravo.*

## INFORMES DE CONCILIACIÓN

**INFORME DE CONCILIACIÓN  
AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 166  
DE 2010 CÁMARA, 81 DE 2010 SENADO**  
*por medio de la cual se adiciona un Capítulo  
a la Ley 962 de 2005 y se dictan otras  
disposiciones.*

Doctor  
JUAN MANUEL CORZO ROMÁN  
Presidente Senado de la República  
Doctor  
SIMÓN GAVIRIA MUÑOZ  
Presidente Cámara de Representantes  
Ciudad

**Asunto:** *Informe de conciliación al Proyecto de Ley número 166 de 2010 Cámara, 81 de 2010 Senado, por medio de la cual se adiciona un Capítulo a la Ley 962 de 2005 y se dictan otras disposiciones.*

En cumplimiento del honroso encargo encomendado por la Mesa Directiva del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, nos permitimos rendir informe de conciliación al proyecto de ley en referencia, en los siguientes términos:

El presente proyecto que se pretende conciliar tiene por objeto principal busca eximir el pago del Certificado de Catastro, adelantado ante el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, en los siguientes casos:

El primero, aquel que adelantan las personas que desean cancelar el pago de la cuota de compensación militar, para aquellos inscritos en el Sistema de Identificación y Selección de Beneficiarios (Sisbén) pertenecientes a los niveles 1, 2 y 3 y para los indígenas que residan en su territorio y conserven su integridad cultural, social y económica.

El segundo, el que solicitan las personas que pretenden ser beneficiarias de un subsidio de Vivienda de Interés Prioritario, otorgado por el Gobierno Nacional o los entes territoriales, siempre y cuando estén inscritos en el Sistema de Identificación y Selección de Beneficiarios (Sisbén) pertenecientes a los niveles 1 y 2.

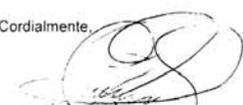
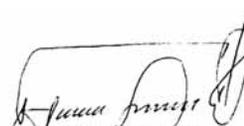
El articulado del proyecto se mantuvo en integridad en el Senado y en el primer debate adelantado en la Cámara de Representantes. Para la ponencia en segundo debate en la Cámara se adicionó un artículo que contribuye sustancialmente al desarrollo e intención del proyecto inicial, la cual consiste en:

1. Eliminar la restricción al tipo de vivienda y estableciendo como única limitante que se trate de vivienda de interés social.

2. Se establece en el artículo adicionado que se puede acceder a la expedición del certificado a través de los medios electrónicos.

Con fundamento en las anteriores consideraciones, los suscritos conciliadores hemos decidido acoger el texto aprobado en la sesión de la plenaria de la Cámara, el día martes 13 de septiembre del año en curso.

Cordialmente,

**CARLOS ENRIQUE SOTO J.**  
Senador - Conciliador

**FERNANDO DE LA PEÑA M.**  
H. Representante - Conciliador

**TEXTO CONCILIADO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 166 DE 2010 CÁMARA, 81 DE 2010 SENADO**

*por medio de la cual adiciona un Capítulo a la Ley 962 de 2005 y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia  
DECRETA:

Artículo 1° Adiciónase un capítulo a la Ley 962 de 2005 así:

**CAPÍTULO XVI**

**De los trámites ante el sector relacionado con el Departamento Administrativo Nacional de Estadística**

**Artículo 78-A. Expedición de Certificados Catastrales destinados para la liquidación de la Cuota de Compensación Militar.** Quedan exen-

tos de pagar el Certificado de Catastro a nivel departamental o nacional, expedido por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, para liquidación de la cuota de compensación militar, los siguientes:

Quienes demuestren mediante certificado o carné expedido por la autoridad competente, pertenecer al nivel 1, 2 y 3 del Sistema de Identificación y Selección de Beneficiarios Sisbén.

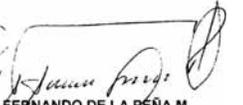
Los indígenas que residan en su territorio y conserven su integridad cultural, social y económica.

**Artículo 78-B. Expedición de Certificados Catastrales destinados para el otorgamiento de Subsidio de Vivienda de Interés Social.** Quedan exentos de pagar el Certificado Catastral de no propiedad a nivel nacional expedido por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, quienes lo soliciten para participar en los programas de adjudicación de subsidio de vivienda de interés social, otorgado por el Gobierno Nacional o los Entes Territoriales de cualquier nivel y que acredite mediante certificado o carné expedido por la autoridad competente pertenecer al nivel 1 y 2 del Sistema de Identificación y Selección de Beneficiarios Sisbén

**Artículo 78-C.** El Instituto Geográfico Agustín Codazzi, implementará por los medios electrónicos actuales (PÁGINA WEB, CORREO ELECTRÓNICO) la expedición del Certificado, facilitándole en los casos mencionados en los artículos 78A y 78B, para los cuales tendrá tres (3) días hábiles para consultar la base de datos del Sisbén y expedir dicho certificado cuando este sea solicitado por medio electrónico.

Artículo 2°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

**CARLOS ENRIQUE SOTO J.**  
H. Senador - Conciliador

**FERNANDO DE LA PEÑA M.**  
H. Representante - Conciliador

**CONTENIDO**

Gaceta número 744 - Martes, 4 de octubre de 2011	
CÁMARA DE REPRESENTANTES	
PROYECTOS DE LEY	Págs.
Proyecto de ley número 110 de 2011 Cámara, mediante la cual se modifica la Ley 730 del 2001 y se dictan otras disposiciones.....	1
Proyecto de ley número 111 de 2011 Cámara, por la cual se establece la naturaleza del Fondo Especial para la Administración de Bienes de la Fiscalía General de la Nación.....	9
PONENCIAS	
Informe de ponencia para segundo debate y Texto aprobado en la comisión primera de la honorable Cámara de representantes al proyecto de ley número 206 de 2011 Cámara, acumulado con el proyecto de ley número 253 de 2011 Senado, por medio de la cual se introducen modificaciones a la Ley 906 de 2004 Código de Procedimiento Penal, a la Ley 599 de 2000 Código Penal y se establecen otras disposiciones tendiente a intensificar la reacción punitiva frente a eventos relacionados con la seguridad vial.....	10
INFORMES DE CONCILIACIÓN	
Informe de conciliación al proyecto de ley número 166 de 2010 Cámara, 81 de 2010 senado, por medio de la cual se adiciona un Capítulo a la Ley 962 de 2005 y se dictan otras disposiciones.....	15