

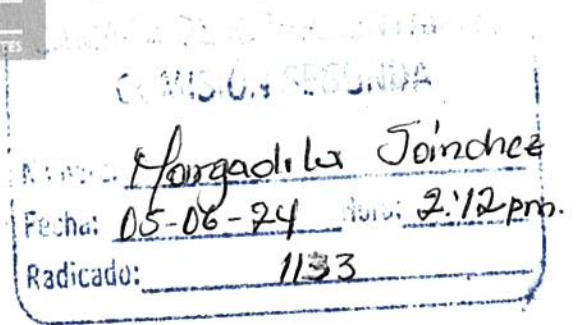
Bogotá D.C. junio del 2024

Representante

ALEXANDER GUARÍN SILVA

Vicepresidente Comisión Segunda

Cámara de Representantes

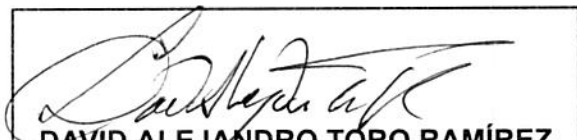
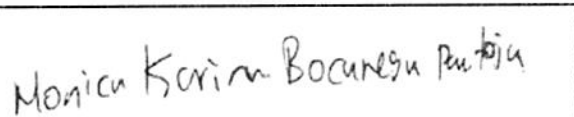
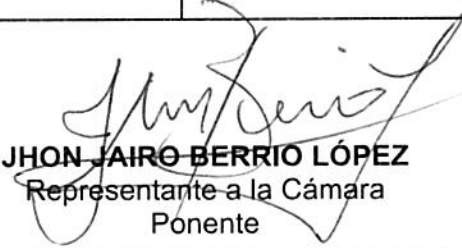


Asunto: Informe de ponencia positiva para segundo debate en Cámara de Representantes del Proyecto de Ley Número 442 de 2024 Cámara, 080 de 2022 Senado "Por medio de la cual se aprueba "el Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (enmendado)" y el "Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (enmendado)", adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988"

Respetado vicepresidente:

En cumplimiento del encargo que nos hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, procedemos a rendir ponencia positiva para segundo debate en Cámara de Representantes del Proyecto de Ley número 442 de 2024 Cámara, 080 de 2022 Senado "Por medio de la cual se aprueba "el Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (enmendado)" y el "Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (enmendado)", adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988", de conformidad con los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992.

Cordialmente,

 DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ Representante a la Cámara Coordinador Ponente	 MÓNICA KARINA BOCANEGRA PANTOJA Representante a la Cámara Ponente
 JHON JAIRÓ BERRIO LÓPEZ Representante a la Cámara Ponente	

Informe de ponencia positiva para segundo debate en Cámara de Representantes al Proyecto de Ley número 442 de 2024 Cámara, 080 de 2022 Senado

"Por medio de la cual se aprueba "el Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (enmendado)" y el "Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (enmendado)", adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988"

1. TRÁMITE LEGISLATIVO

El 29 Julio de 2022 fue radicado ante la Secretaría General del Senado de la República el Proyecto de Ley en mención (en adelante, PL) por la Ministra de Relaciones Exteriores de la época, Martha Lucia Ramírez Blanco, y el Ministro de Defensa Nacional del momento, Diego Andrés Molano Aponte. El PL fue publicado en la Gaceta del Congreso No 891 del lunes 08 de agosto de 2022.

Posteriormente el PL fue publicado nuevamente en la Gaceta del Congreso No. 400 del 27 de abril de 2023 en la cual se incluyen ambos Protocolos con sus anexos. Asignado por competencia a la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado, mediante oficio CSE-CS-CV19-0478- 2022 del 03 de noviembre de 2022, en donde fueron designados ponentes los H.S Gloria Inés Flórez Schneider y el H.S Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán.

La ponencia para primer debate fue publicada en la Gaceta del Congreso 517 de 23 de mayo del año en curso. En la sesión donde se aprobó el texto en primer debate se designó a los mismos ponentes.

Posteriormente el Ministerio de Hacienda y Crédito Público rindió concepto jurídico sobre el proyecto de la referencia, el cual fue publicado en la Gaceta 1014 de 08 de agosto de 2023.

El texto transcrito fue aprobado en primer debate en Sesión Ordinaria de la Comisión Segunda del Senado de la República el día treinta (30) de mayo del año dos mil veintitrés (2023), según consta en el Acta No. 31 de Sesión de esa fecha.

El 12 de septiembre de 2023 los ponentes designados H.S Gloria Inés Flórez Schneider y el H.S Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán, presentaron informe de ponencia positiva para segundo debate ante la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado.

El 15 de mayo de 2024 la plenaria del Senado de la República aprobó en segundo debate el proyecto de ley 080 de 2022 Senado, dejando constancia que en el trámite del PL se encontró que en el artículo segundo se menciona la Ley 7 de 1994, lo cual no está correcto, pues la Ley 7 es del año 1944. Sin embargo, se trata de un error aritmético o de digitación, por lo tanto, se hizo la corrección respectiva.

El 21 de mayo de 2024 el PL fue enviado a la H. Cámara de Representantes. El día 30 de mayo de 2024 mediante oficio CSCP - 3.2.02.782/2024(IIS) la Secretaría de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes designa a los H.R David Alejandro Toro Ramírez (coordinador), Jhon Jairo Berrío López y Mónica Karina Bocanegra Pantoja para

rendir ponencia para primer debate ante la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, razón por la cual procedemos a rendir informe de ponencia dentro del término legal.

El 5 de junio de 2024 se debatió y aprobó el Proyecto de Ley en primer debate en la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, con ponencia publicada en la Gaceta No. 736 de 2024.

El día 5 de junio de 2024 mediante oficio CSCP - 3.2.02.798/2024(IIS) se designó a los H.R David Alejandro Toro Ramírez (coordinador), Jhon Jairo Berrío López y Mónica Karina Bocanegra Pantoja para rendir ponencia para segundo debate ante la Plenaria de la Cámara de Representantes, razón por la cual procedemos a rendir informe de ponencia dentro del término legal.

2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El Proyecto de Ley en estudio tiene por objeto aprobar “*el Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (enmendado)*” y el “*Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (enmendado)*”, adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988”. La Dirección General Marítima (DIMAR) señala sobre el objeto de los Protocolos de 1988 relativos a los Convenios Internacionales LL/66 y SOLAS/74 lo siguiente:

El Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 [en adelante, LL/88 por sus siglas en inglés] y el Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 [en adelante, SOLAS/88 por sus siglas en inglés] introducen los debidos cambios en estos instrumentos internacionales para lograr la adopción del Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación -SARC (DIMAR, 2023).

(...) El Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación – SARC (HSSC por su siglas en inglés), ha permitido estandarizar a nivel global los procesos de inspección, reconocimiento y certificación de los buques, facilitando a propietarios, operadores y tripulaciones de buques [y a los Estados de abanderamiento y rectores de puertos] la gestión sobre sus responsabilidades respecto a la preparación para las inspecciones y los procedimientos internos de mantenimiento, eliminando eventuales duplicación de tareas, contribuyendo a la reducción de costos y tiempo en los mismos, contando con un programa más eficiente en el manteamiento de la certificación estatutaria (DIMAR, 2023)

El Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (LL/66) establece “(...) principios y reglas uniformes en lo que respecta a los límites (o líneas) autorizados para la inmersión de los buques que realizan viajes internacionales, en atención a la necesidad de garantizar la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar” (Convenio Internacional sobre las Líneas de Carga, 1966). En relación con este Convenio era necesario perfeccionar las disposiciones de orden técnico e incorporar disposiciones relativas a reconocimientos y certificación, armonizadas con las correspondientes disposiciones de otros instrumentos internacionales.

En este sentido, en el marco de la Organización Marítima Internacional – OMI, se realizó la Conferencia Internacional sobre el Sistema Armonizado de Reconocimientos y

Certificación (Conferencia SARC 1988) donde fue adoptado el Protocolo de 1988 relativo al Convenio LL/66 y el Protocolo relativo al Convenio SOLAS/74.

3. GENERALIDADES DEL INSTRUMENTO INTERNACIONAL

Señala la exposición de motivos del PL que: Dada la necesidad de facilitar las actividades del sector marítimo y reducir los costos de funcionamiento de los buques, en 1988 fue realizada la Conferencia Internacional sobre El Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación (SARC), donde la Organización Marítima Internacional – OMI, adoptó medidas para la articulación de los plazos entre reconocimientos y los periodos de validez de los certificados del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 y del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, de los cuales Colombia es Parte por las Leyes 3ª de 1987, 8ª de 1980 y 12ª de 1981 respectivamente (p. 3)¹

De acuerdo con concepto técnico -de la Dirección General Marítima, DIMAR-, se permite una extensión de la explicación inicial brindada en la exposición de motivos del PL 080-2022 Senado y una mejor comprensión sobre el Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación – SARC y sus correspondientes *certificados estatutarios*, en tanto el principal objetivo de los Protocolos de 1988 es adoptar el Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación -SARC (DIMAR, 2023).

¿Cuál es el propósito del Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación – SARC?

Los buques siempre han estado sujetos a un programa continuado de reconocimientos (inspecciones) periódicas con el propósito de reconocer el cumplimiento, otorgar la debida certificación y verificar el mantenimiento de las condiciones de seguridad y protección del medio marino en cumplimiento de las disposiciones normativas prescritas en los instrumentos internacionales de la Organización Marítima Internacional.

Los diferentes convenios e instrumentos de obligatorio cumplimiento prescriben la expedición de certificados (denominados certificados estatutarios) para evidenciar que la inspección llevada a cabo dio como resultado que un buque en particular cumple y mantiene las condiciones de seguridad, protección del medio y protección marítima determinadas en un convenio o instrumento internacional. En este sentido, se presentaba las siguientes situaciones:

- A. Los certificados se expedían con diferentes fechas de validez,
- B. Los certificados tenían diferentes periodos de vigencia,
- C. Cada vez que se vencían los periodos de las verificaciones anuales o por pérdida de vigencia, había necesidad de preparar el buque para una nueva inspección,
- D. El alistamiento para la inspección en algunas ocasiones se duplicaba en razón que algunas inspecciones se cruzaban o se superponían,

- E. Lo que de manera general generaba una presión constante en las tripulaciones para la preparación del buque.

Estas situaciones, igualmente, significaban un trabajo adicional por parte de las administraciones en la gestión, preparación y programación de las diferentes inspecciones a ser desarrolladas. Para mitigar este trabajo y desarrollo de tareas, de alguna manera excesivo, con el fin de lograr una gestión ordenada de los reconocimientos, inspecciones y mantenimiento de los buques se propuso el Sistema "armonizado" dentro de los debates que se dieron en los comités de la OMI. De manera general el sistema armonizado SARC presenta las siguientes características:

1. Todos los certificados estatutarios se expiden para cada buque en específico, con una fecha denominada fecha de aniversario.
2. La certificación estatutaria tiene ahora una vigencia estandarizada de un máximo de cinco (5) años, a excepción de la certificación de buques de pasaje que se mantiene en un (1) año. 3) Durante su periodo de validez el certificado estará sujeto a reconocimientos periódicos (anuales e intermedios), para lo cual y de manera estandarizada para todos los certificados, se determinó unas "ventanas" (periodo de gestión), así:
 - I. De tres (3) meses anteriores a la fecha de vigencia para la renovación del certificado.
 - II. De seis (6) meses para los reconocimientos periódicos, tres (3) meses anteriores hasta tres (3) meses posteriores a la fecha de aniversario.
 - III. Permite la opción de unificar en solo certificado - Certificado de Seguridad para buque de Carga- tres (3) certificados requeridos por el Convenio SOLAS - Certificado de seguridad de construcción para buques de carga, Certificado de seguridad de equipos para buques de carga y el Certificado de seguridad de radio para buques de carga.

En este sentido, el Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación – SARC (HSSC por su sigla en inglés), ha permitido estandarizar a nivel global los procesos de inspección, reconocimiento y certificación de los buques facilitando a propietarios, operadores y tripulaciones de buques [y a los Estados de abanderamiento y rectores de puertos] la gestión sobre sus responsabilidades, respecto a la preparación para las inspecciones y los procedimientos internos de mantenimiento, eliminando eventuales duplicación de tareas, contando con un programa más eficiente en el mantenimiento de la certificación estatutaria. Igualmente, en el caso de las administraciones los procesos de programación de las diferentes inspecciones se racionalizan y administrativamente se cuenta con un esquema de control más eficiente.

Certificados Estatutarios bajo principios de SARC

El Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación, hoy en la actualidad aplica a los siguientes certificados:

1. Certificado de seguridad de equipo para buques de carga.
2. Certificado de seguridad de construcción de buque de carga.
3. Certificado de seguridad radioeléctrica para buques de carga.
4. Certificado internacional de Línea de Carga.
5. Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.
6. Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.
7. Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación por Aguas Residuales.
8. Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.
9. Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.

Certificado de seguridad para buques de pasaje (DIMAR, 2023)

Estados Parte de Suramérica que han ratificado los Protocolos de 1988

A trece (13) de abril de 2023 estos son los Estados Parte en Suramérica que han ratificado los Protocolos de 1988 relativos a los Convenios LL/66 y SOLAS/74.

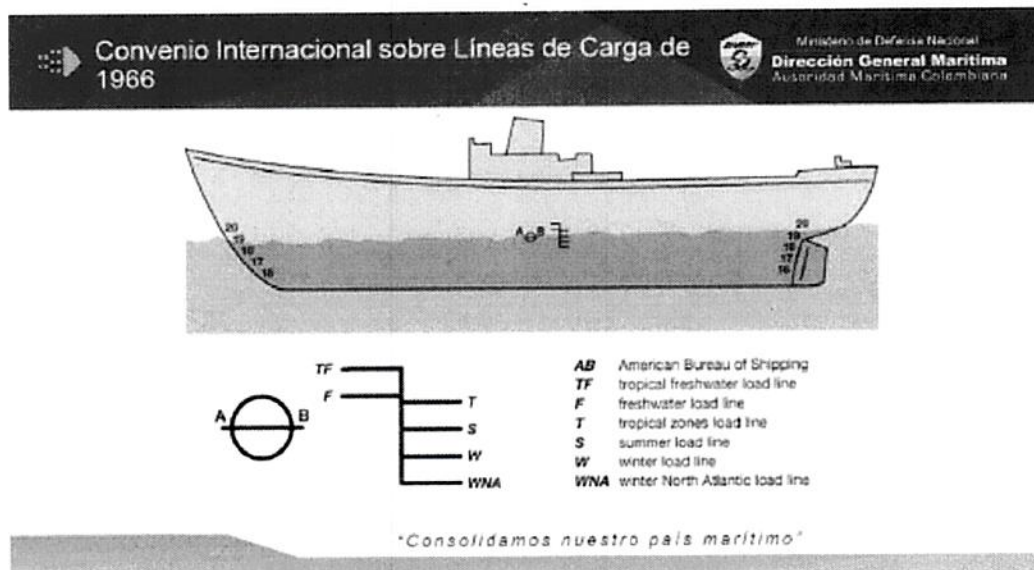
Tabla 1.
Estados Parte en Suramérica

		Protocolo 88 Convenio SOLAS/74	Protocolo 88 Convenio Líneas de Carga/66
1	Argentina	Si	Si
2	Bolivia	No	No
3	Brasil	Si	No
4	Chile	Si	Si
5	Colombia	No	No
6	Ecuador	Si	Si
7	Guyana	No	No
8	Paraguay	Si	No
9	Peru	Si	Si
10	Surinam	No	No
11	Uruguay	Si	No
12	Venezuela	Si	Si

Fuente: DIMAR, 2023.²

La siguiente gráfica, elaborada y presentada por la DIMAR en la mesa de trabajo realizada por el Senado de la República, permite entender de mejor a qué se refiere el término “*Líneas de Carga Marítimas*” presente en el Convenio Internacional LL/66 y el Protocolo relativo de 1988.

Ilustración sobre las Líneas de Carga Marítimas. Convenio Internacional de 1966 (LL/66)



Fuente: DIMAR. Mesa de trabajo de 11 de mayo de 2023.

4. NECESIDAD DE REGULAR LA ACTIVIDAD

Estado de los Protocolos de 1988 relativos a los Convenios Internacionales y los Convenios Internacionales Líneas de Carga (LL/66) y Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS/74).

Se destaca de la exposición de motivos del PL, lo siguiente:

- La estandarización de los periodos de validez de los certificados y la periodicidad de los reconocimientos entre los convenios SOLAS/74 y LL/66, los Protocolos SOLAS/88 y LL/88, es fundamental para la disminución de los costos de funcionamiento y actividad de los buques que realizan tráfico internacional, en la medida que éstos no deberán quedar fuera de servicio constantemente, ni por periodos extensos para cumplir con los requerimientos de cada Convenio por separado, sino que podrán aprovechar una única parada en dique para ser objeto de inspección y obtener la certificación exigida por los Convenios SOLAS/74, LL/66 y MARPOL 73/78.
- Como se puede observar en la siguiente sección, estos instrumentos son internacionalmente aceptados por más del 97% de la flota mundial, y por tal razón son supervisados en los puertos de los países miembro, bajo la figura del Estado Rector del Puerto. Su adopción afectaría de manera positiva a los buques de bandera nacional que constituyen 91.836 Toneladas de Registro Bruto.
- El Protocolo LL/88 entró en vigor internacional el 3 de febrero de 2000. A la fecha hacen Parte 118 Estados cuyo tonelaje bruto equivale al 97,90% del tonelaje bruto mundial.

- El Protocolo SOLAS/88 entró en vigor el 3 de febrero del año 2000. Actualmente hacen Parte 122 Estados cuyo tonelaje bruto equivale al 97,82% del tonelaje bruto mundial.

Enmiendas a los Protocolos de 1988

El Protocolo LL/88, ha sido enmendado a través de las siguientes resoluciones de la Organización Marítima Internacional - OMI: Resolución MSC-143(77); Resolución MSC-172(79); Resolución MSC- 223(82); Resolución MSC- 270(85); Resolución MSC-329(90), Resolución MSC-345(91); Resolución MSC-356(92); y Resolución 375(93).

Actualmente el Protocolo SOLAS/88 ha sido enmendado por las siguientes resoluciones de la Organización Marítima Internacional - OMI: Resolución MSC-92(72); Resolución MSC-100(73); Resolución MSC- 124(75); Resolución MSC-154(78); Resolución MSC-171(79); Resolución MSC-204(81); Resolución MSC-227(82); Resolución MSC-240(83); Resolución MSC-258(84); Resolución MSC-283(86); Resolución MSC-309(88); Resolución MSC-344(91); y Resolución MSC- 395(95).

Las enmiendas derivadas de las resoluciones anteriores son de carácter netamente técnico y no generan mayores responsabilidades a nivel Estatal ni institucional, solo la modificación de los formatos de certificación. En el caso específico de la resolución MSC-143(77) y MSC-223(82) tan solo cambia adicionalmente algunas condiciones técnicas para la asignación de los certificados.

Protocolo de 1988 del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (enmendado)

Afirma la Organización Marítima Internacional (OMI)

Desde hace mucho tiempo se sabe que el establecimiento de límites respecto del calado hasta el que se puede cargar un buque contribuye de manera importante a su seguridad. Esos límites se establecen en forma de francobordos, los cuales constituyen, junto con la integridad estanca a la intemperie y al agua, el objetivo principal del Convenio.

El primer Convenio internacional sobre líneas de carga, adoptado en 1930, se basaba en el principio de la flotabilidad de reserva, aunque se reconoció entonces que el francobordo también debería asegurar una estabilidad adecuada y evitar esfuerzos excesivos sobre el casco del buque como resultado de la sobrecarga.

En el Convenio sobre líneas de carga de 1966, que adoptó la OMI, se establecen disposiciones por las que se determina el francobordo de los buques mediante compartimentos y cálculos de estabilidad con averías.

Las reglas tienen en cuenta los posibles peligros que surgen en diferentes zonas y en distintas estaciones del año. El anexo técnico contiene varias medidas adicionales de seguridad relativas a puertas, puertas de desagüe, escotillas y otros elementos del buque. El objetivo principal de estas medidas es garantizar la integridad de la estanquidad del casco de los buques por debajo de la cubierta de francobordo.

Las líneas de carga asignadas deben marcarse a cada lado en el centro del buque, junto con la línea de cubierta. Los buques destinados al transporte de cubiertas de madera tienen asignado un francobordo más pequeño, ya que la cubierta proporciona protección contra el impacto de las olas.

El Convenio contiene 3 anexos.

El Anexo I se divide en cuatro Capítulos:

Capítulo I - Generalidades;

Capítulo II - Condiciones de asignación del francobordo; **Capítulo III** - Los francobordos;

Capítulo IV - Prescripciones especiales para buques a los que se asigne un francobordo para el transporte de madera en cubierta

El Anexo II trata de las zonas, regiones y periodos estacionales.

El Anexo III incluye certificados, entre ellos el Certificado internacional de francobordo.

(Fuente: OMI, s.f. disponible en: <https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Load-Lines.aspx>)

Por su parte en la exposición de motivos del PL en mención, se indica:

Con este Protocolo:

1. Se actualiza el componente técnico del Convenio LL/66, en cuanto a los requisitos técnicos solicitados y a la estandarización de los periodos de validez de los certificados y de la periodicidad de los reconocimientos, con las disposiciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1978, y del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973 – MARPOL.
2. Se establece que a partir de su ratificación no pueden ser expedidos certificados de conformidad a lo dispuesto en el Convenio LL/66, sino que deben ser de acuerdo a lo especificado en el Protocolo LL/88.
3. Se incluye el mecanismo de aceptación tácita de enmiendas técnicas al Convenio LL/66.

Protocolo de 1988 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (enmendado)

Se afirma en la exposición de motivos del PL que:

El Protocolo de 1978 a este Instrumento Internacional, actualizó algunas disposiciones técnicas del Convenio SOLAS/74 e introdujo nuevas disposiciones; evidenciando que era necesario incorporar disposiciones relativas a reconocimientos y certificación, armonizadas con las correspondientes disposiciones de otros instrumentos. Por lo anterior, se realizó la Conferencia Internacional sobre el Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación, en el marco de la OMI, donde fue adoptado el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS 74/78.

Protocolo a través del cual:

1. Se actualiza el componente técnico del Convenio SOLAS/74, en cuanto a los requisitos técnicos solicitados y a la estandarización de los periodos de validez de los certificados y de la periodicidad de los reconocimientos, con las disposiciones del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966, y del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973 – MARPOL.
2. Se establece que a partir de su ratificación no pueden ser expedidos certificados de conformidad a lo dispuesto en el Convenio SOLAS/74, sino que deben ser de acuerdo a lo especificado en el Protocolo SOLAS/88.
3. Se reemplaza el Protocolo de 1978 del Convenio SOLAS/74.

5. MARCO CONSTITUCIONAL Y NORMATIVO

El artículo 224 de la Constitución Política establece, entre otras cosas, que: “Los tratados, para su validez, deberán ser aprobados por el Congreso”.

El artículo 241 ibídem dispone que a la Corte Constitucional se le confía la guarda de la integridad y supremacía de la Constitución, en los estrictos y precisos términos de este artículo. En consecuencia, cumple entre otras, las siguientes funciones:

“Decidir definitivamente sobre la exequibilidad de los tratados internacionales y de las leyes que los aprueben. Con tal fin, el Gobierno los remitirá a la Corte, dentro de los seis días siguientes a la sanción de la ley. Cualquier ciudadano podrá intervenir para defender o impugnar su constitucionalidad. Si la Corte los declara constitucionales, el Gobierno podrá efectuar el canje de notas; en caso contrario no serán ratificados. Cuando una o varias normas de un tratado multilateral sean declaradas inexecutable por la Corte Constitucional, el Presidente de la República sólo podrá manifestar el consentimiento formulando la correspondiente reserva”.

La Ley 7 de 1944 establece la vigencia en Colombia de los Tratados Internacionales, y su publicación.

Mediante la Ley 32 de 1985 Colombia aprobó la “Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados”, suscrita en Viena el 23 de mayo de 1969.

La Ley Estatutaria 270 de 1996 de administración de justicia en el artículo 43 prevé: “La Corte Constitucional ejerce la guarda de la integridad y supremacía de la Constitución en los estrictos y precisos términos de los artículos 241 al 244 de la Constitución Política...”

El artículo 45 señala: *“Las sentencias que profiera la Corte Constitucional sobre los actos sujetos a su control en los términos del artículo 241 de la Constitución Política, tienen efectos hacia el futuro a menos que la Corte resuelva lo contrario”.*

El artículo 46 ibídem establece: *“En desarrollo del artículo 241 de la Constitución Política, la Corte Constitucional deberá confrontar las disposiciones sometidas a su control con la totalidad de los preceptos de la Constitución”.*

6. CONTENIDO DEL TRATADO

El Convenio que se adopta consta de 19 de artículos así:

“Artículo 1. Definiciones. Artículo 2. Ámbito de aplicación. Artículo 3. Responsabilidad del propietario del buque. Artículo 4. Exclusiones. Artículo 5. Sucesos en los que participen dos o más buques. Artículo 6. Limitación de la responsabilidad. Artículo 7. Seguro o garantía financiera obligatorios. Artículo 8. Plazos. Artículo 9. Jurisdicción. Artículo 10. Reconocimiento y ejecución. Artículo 11. Cláusula de derogación. Artículo 12. Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión. Artículo 13. Estados con más de un régimen jurídico. Artículo 14. Entrada en vigor. Artículo 15. Denuncia. Artículo 16. Revisión o enmienda. Artículo 17. Depositario. Artículo 18. Envío a las Naciones Unidas. Artículo 19. Idiomas”.

7. IMPACTO FISCAL

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público presentó concepto jurídico - radicado 2-2023-041421 de 08 de agosto de 2023 – sobre el PL de la referencia (Gaceta No. 1014/2023), en donde manifestó:

“Los gastos que eventualmente pueda generar la entrada en vigencia de la iniciativa, por cuenta de la aprobación de los Protocolos, tendrían que ser armonizados con las restricciones del Marco Fiscal de Mediano Plazo y ser incluidos en las proyecciones de gastos de mediano plazo del sector involucrado en su ejecución. En cualquier caso, tal como manifestó la Dirección General Marítima y Portuaria (DIMAR) en la exposición de motivos del proyecto, esa Entidad ya viene certificando a los buques conforme el esquema de ambos protocolos, debiendo únicamente cambiar el encabezado de los mismos, lo que no implica nuevos gastos por cuanto aquellas ya hacen parte de la actividad misional y funcional de la entidad”. (Valdés Valencia-MinHacienda, 2023).

En ese orden de ideas, y de conformidad con el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión de la entidad competente (Dirección General Marítima).

8. ANÁLISIS SOBRE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERESES

De conformidad con lo establecido en el artículo 3° de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, estableciendo la obligación del

ponente del proyecto de presentar la descripción de las posibles circunstancias o eventos que podrán generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, frente al presente proyecto, se considera que no genera conflictos de interés **para los ponentes** ni para los congresistas, dado que se trata de una ley aprobatoria de Convenios internacionales.

No obstante, se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de ley no exime del deber del Congresista de identificar causales adicionales y manifestarlas previamente a la votación.

9. ESTRUCTURA DEL PROYECTO DE LEY

El Proyecto de Ley consta de 3 artículos, incluido el de la vigencia (artículo 3):

- El artículo primero dispone la aprobación de "El Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (enmendado)", y el "Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)" adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988".
- El artículo segundo dispone que la obligatoriedad de perfeccionar el vínculo internacional por parte de Colombia de acuerdo con su ordenamiento jurídico interno.

Teniendo en cuenta que, en el trámite del Proyecto de Ley en Senado los ponentes encontraron que en el artículo segundo se menciona la Ley 7 de 1994, sin embargo, se trata de la Ley 7 del año 1944, en Plenaria de Senado de la República se aprobó el texto con dicha corrección, por tratarse de un error de digitación.

Por lo anterior, el texto que se pone a consideración de la Cámara de Representantes es el mismo aprobado en el Senado de la República.

10. CONSIDERACIONES FINALES

Colombia es parte de la Organización Marítima Internacional (OMI), por medio de la Ley 6 de 1974. Colombia aprobó el Convenio SOLAS/74 por medio de la Ley 8 de 1980 y el Convenio de Línea de Carga (LL/66) mediante la Ley 3 de 1987.

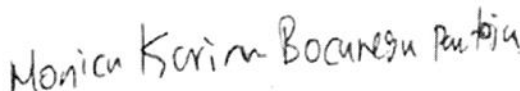
La aprobación el Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (enmendado)" y el "Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (enmendado)", adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988", beneficia al país por cuanto fortalece la seguridad integral marítima y la vida humana en el mar. Así mismo, se estandarizan los periodos de validez de los certificados estatutarios de los buques mercantes y se facilita el tráfico marítimo internacional.

11. PROPOSICIÓN

En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, presentamos ponencia positiva

para cuarto debate a esta iniciativa parlamentaria y, en consecuencia, les solicitamos a los Honorables miembros de la Plenaria de la Cámara de Representantes, dar segundo debate en Cámara de Representantes al Proyecto de Ley número 442 de 2024 Cámara, 080 de 2022 Senado "Por medio de la cual se aprueba "el Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (enmendado)" y el "Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (enmendado)", adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988", de conformidad con el texto aprobado en la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes.

Cordialmente,

 DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ Representante a la Cámara Coordinador Ponente	 MÓNICA KARINA BOCANEGRA PANTOJA Representante a la Cámara Ponente
 JHON JAIRÓ BERRIO LÓPEZ Representante a la Cámara Ponente	

**TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN CÁMARA DE
REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 442 DE 2024 CÁMARA, 080
DE 2022 SENADO**

"Por medio de la cual se aprueba "el Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, (enmendado)" y el "Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (enmendado)", adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988"

EL CONGRESO DE COLOMBIA

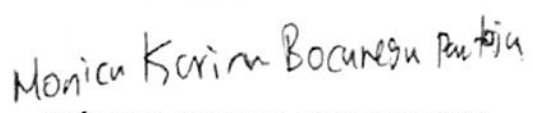
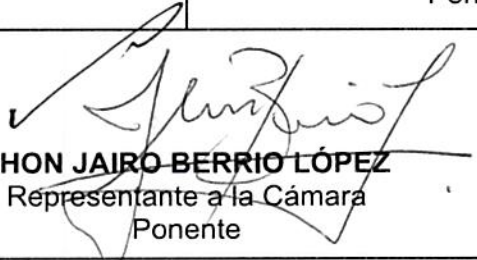
DECRETA

Artículo Primero: Apruébese el <<Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (enmendado)>>, y el <<Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)>> adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988>>

Artículo Segundo: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7° de 1944, el <<Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (enmendado)>>, y el <<Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)>> adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988, que por el artículo primero de esta ley se aprueban, obligarán a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfecciona el vínculo internacional respecto de los mismos.

Artículo Tercero: La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación.

Cordialmente,

 DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ Representante a la Cámara Coordinador Ponente	 MÓNICA KARINA BOCANEGRA PANTOJA Representante a la Cámara Ponente
 JHON JAIRO BERRIO LÓPEZ Representante a la Cámara Ponente	