

**Gloria Flórez**  
S E N A D O R A

**NICOLÁS**  
ECHEVERRY ALVARÁN  
ECO - SENADOR



Bogotá D. C., 12 de septiembre de 2023

Honorable Senador  
**LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY**  
Presidente  
Comisión Segunda Constitucional Permanente  
Senado de la República  
Ciudad.

1

Respetado Presidente,

Atendiendo a la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado de la República como ponentes del **PROYECTO DE LEY No 080 DE 2022 SENADO**, <<POR MEDIO DEL 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>>. En virtud de lo anterior, y en atención a lo dispuesto en el artículo 150 de la Ley 5 de 1992, presentamos el informe de **ponencia positiva para segundo debate** ante la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado.

Cordialmente,

**GLORIA INÉS FLÓREZ SCHNEIDER**  
Senadora de la República  
Ponente

**NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN**  
Senador de la República  
Ponente

**Gloria Flórez**  
@GloriaFloresSI

[www.NicolasEcheverry.com](http://www.NicolasEcheverry.com)



**NicoEcheverryAl**

## PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

PROYECTO DE LEY No 080 DE 2022 SENADO, <<POR MEDIO DEL 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>>

2

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. Trámite del proyecto

A continuación, se destacan los puntos más relevantes del trámite del Proyecto de Ley 080 de 2022 Senado, <<POR MEDIO DEL 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>>:

1.1 El pasado 29 Julio de 2022 ante la Secretaría General del Senado de la República fue radicado 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.

1.2 El PL fue publicado en la Gaceta del Congreso No 891 del lunes 08 de agosto de 2022.

1.3 Nuevamente el PL fue publicado en la Gaceta del Congreso No. 400 del 27 de abril de 2023 en la cual se incluyen ambos Protocolos con sus anexos.

1.4 Asignado por competencia constitucional a la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado, mediante oficio CSE-CS-CV19-0478-2022 del 03 de noviembre de 2022, fueron designados ponentes los H.S Gloria Inés Flórez Schneider y el H.S Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán.

1.5 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.

1.6 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. Sobre el particular nos pronunciaremos más adelante (apartado 7.1)

## **2. Objeto de los Protocolos de 1988 relativos a los Convenios relativos a los Convenio Internacionales LL/66 y SOLAS/74**

Señala la Dirección General Marítima y Portuaria (DIMAR) sobre el objeto de los Protocolos de 1988

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 a 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. Estructura del Proyecto de Ley por el cual se aprueban los Protocolos de 1988 relativos a los Convenio Internacionales LL/66 y SOLAS/74**

El Proyecto de Ley (PL) consta de 3° artículos.

**ARTÍCULO PRIMERO:** Apruébese el <<"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 1994, el <<"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.

5

#### **4. Generalidades sobre los Protocolos de 1988 relativos a los Convenio Internacionales LL/66 y SOLAS/74.**

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)<sup>1</sup>

#### **4.1 Mesa de trabajo y conceptos técnicos de la Dirección General Marítima y Portuaria (DIMAR) sobre el PL 080-2022 Senado y los Protocolos de 1988 relativos a los Convenio Internacionales LL/66 y SOLAS/74.**

En el proceso de elaboración de la ponencia se realizó mesa técnica con la Dirección General Marítima y Portuaria (en adelante, DIMAR) y a su vez, se solicitaron conceptos técnicos sobre el PL 080-2022 Senado y los Protocolos LL/88 y SOLAS/88 que mediante el primero se pretende aprobar.

##### **4.1.1 Concepto técnico 1. Documento de apoyo 1.**

El siguiente concepto técnico documento de apoyo de la DIMAR 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*

<sup>1</sup> La página 3 del PL corresponde a la página 5 del archivo pdf del PL entregado a los ponentes.

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?**

6

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, significaba 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.

7

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.

8

### 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.
10. 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.

9

**Tabla 1.**  
**Estados Parte en Suramérica**

|    |           | Protocolo 88<br>Convenio<br>SOLAS/74 | Protocolo 88<br>Convenio Líneas<br>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.<sup>2</sup>

#### 4.1.2 Concepto técnico 2.

Respuesta a interrogantes sobre derogatoria parcial del PL 080-2022 Senado a la Ley 8 de 1980 << por medio de la cual se aprueba la "Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar", firmado en Londres el 1° de noviembre de 1974, y el Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar", firmado en Londres el 16 de febrero de 1978 y se autoriza al Gobierno Nacional para adherir a los mismos.>> / Documento de apoyo 2.

En la exposición de motivos del PL 080-2022 Senado se manifiesta que, con la aprobación del PL, se derogaría parcialmente la Ley 8 de 1980 << por medio de la cual se aprueba la "Convención Internacional para la Seguridad de la Vida

<sup>2</sup> Concepto técnico documento de apoyo. Ponencia PL 080-2022 Senado. Elaborado a partir de documento excel contenido en: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>

Humana en el Mar", firmado en Londres el 1° de noviembre de 1974, y el Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar", firmado en Londres el 16 de febrero de 1978 y se autoriza al Gobierno Nacional para adherir a los mismos.>>, veamos:

- b. Disposiciones derogadas: El proyecto deroga parcialmente las disposiciones de la Ley 8 de 1980, en cuanto el Protocolo SOLAS/88 deja sin vigor el Protocolo SOLAS/74.(pag. 6)<sup>3</sup>

Realizada mesa de trabajo con la DIMAR en la cual se solicitó concepto técnico sobre la derogatoria parcial manifestada se pudo constatar:

(...) en la parte considerativa de la exposición de motivos se colocó por error de digitación que se derogaba el Protocolo SOLAS 74, no obstante lo correcto es decir que se deroga el Protocolo SOLAS 78 que está contenido en el artículo 2 de la Ley 8° de 1980, que expresamente dispone: "Artículo 2°.-Apruébase el "Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar", firmado en Londres el 16 de febrero de 1978, y autorizase al Gobierno Nacional para adherir al mismo (...)

**Conforme a lo explicado anteriormente, lo que se debe derogar es el artículo 2° de la Ley 8 de 1980 y no el artículo primero como se menciona en la pregunta.**

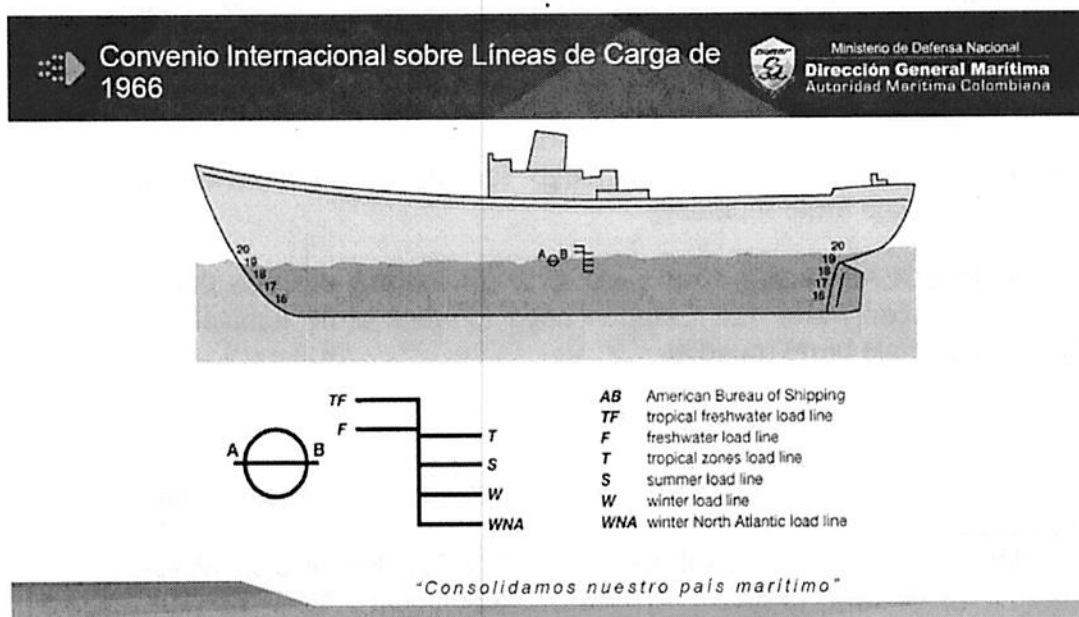
(DIMAR, 2023b) (Subrayado fuera de texto de referencia).

Por otro lado, la siguiente gráfica, elaborada y presentada por la DIMAR en la mesa de trabajo, 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

<sup>3</sup> La página 6 del PL corresponde a la página 9 del archivo pdf del PL entregado a los ponentes.

**Imagen 2.**  
**Ilustración sobre las Líneas de Carga Marítimas. Convenio Internacional de 1966 (LL/66)**

11



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

**5. Sobre el estado de los Protocolos de 1988 relativos 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.

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

Afirma la Organización Marítima Internacional (OMI)

13

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 compartimentado y cálculos de estabilidad con avería.

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, portas de desagüe, escotillas y otros elementos del buque. El objetivo principal de estas medidas es garantizar la integridad de 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;**

14

**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.

## **5.2 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 de la referencia 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.

## 6. Procedimiento de consulta previa a las comunidades étnicas

El presente PL no requiere el procedimiento de consulta previa a las comunidades étnicas por cuanto no implica para aquellas establecer restricciones o conceder beneficios directos que pueda comprometer su autonomía, idiosincrasia o diversidad cultural.

## 7. Análisis de Impacto Fiscal

En relación con el análisis del impacto fiscal del PL de la referencia conforme a lo establecido por el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, se manifiesta en la exposición de motivos del PL en mención lo siguiente:

(...) realizado un análisis del alcance de las disposiciones contenidas en la propuesta del proyecto ley, no se ordenan gastos específicos o se establecen beneficios tributarios en los términos de la citada Ley 819 de 2013, toda vez que las obligaciones tras la adopción señaladas en

el anterior título no implican nuevos gastos o necesidades presupuestarias para la Dirección General Marítima, teniendo en cuenta que:

- a. La Dirección General Marítima como responsable de las actividades de Inspección y certificación realizaría la actualización de la reglamentación necesaria para incluir plenamente el Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación.
- b. La Dirección General Marítima ejerce el control sobre los buques de la bandera colombiana y sobre las Organizaciones Reconocidas que actúan en su nombre para la expedición de los certificados que corresponden a los buques objeto de los Protocolos 88 de SOLAS/74 y LL/66.
- c. Actualmente los buques objeto de los convenios SOLAS/74 y LL/66 reciben los certificados bajo el esquema de estos instrumentos, al ratificar los Protocolos del 88 se debería únicamente cambiar el encabezado de los mismos, para hacer mención a los protocolos y no a los convenios y a la normatividad nacional.
- d. La acción de comunicar se realiza a través de la plataforma de la OMI identificada como Sistema Integrado de Información del Transporte Marítimo – GISIS (por su sigla en inglés), cuya administración se realiza en la Dirección General Marítima.

(Negrilla y subrayado fuera de texto de referencia)

En este orden de ideas, debe entenderse que el impacto fiscal o presupuestal sobre las entidades del orden nacional encargadas de cumplir con la materia de esta iniciativa legislativa, y sobre el Estado mismo, está relacionado con las obligaciones derivadas de la aprobación y posterior ratificación de estos Protocolos.

Sobre el cumplimiento de nuevas obligaciones por parte de la DIMAR la exposición de motivos, indica:

Los principales requerimientos que exigen los Protocolos para el Estado, y por ende para la Dirección General Marítima (DIMAR), como Autoridad Marítima Nacional y específicamente en su ejercicio como Estado de Bandera, son:

- a. Ajustar parcialmente la reglamentación sobre inspección y certificación de buques, conforme al Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación - SARC, puesto que parte de la reglamentación expedida por la Dirección General Marítima ya ha incorporado los principios del SARC.
- b. Exigir a los armadores o propietarios de los buques, la práctica de los reconocimientos estipulados por los Protocolos de manera directa a través de las Organizaciones Reconocidas, para ello, supervisando su correcta aplicación por parte de estas organizaciones y cumpliendo nuestro país con las responsabilidades como Estado Rector del Puerto.
- c. Implementar los modelos de los certificados por los Protocolos, traduciendo al inglés preferentemente o al francés, los certificados que se expidan en virtud del mismo.
- d. Comunicar a la OMI:
  - i. Los modelos de certificación exigidos por los Protocolos.
  - ii. Lista de inspectores autorizados y de las atribuciones conferidas por la Autoridad Marítima Nacional a otras organizaciones, para velar por la aplicación de las medidas relativas a la seguridad de la vida humana en el mar.
  - iii. La normatividad promulgada nacionalmente sobre las materias regidas por el Protocolo.

En consecuencia, la aprobación del PL no ordenaría gastos específicos o establecer beneficios tributarios alguno, por cuanto, entre otras razones, con bien se señala, actualmente la DIMAR ya viene certificando a los buques conforme el esquema de ambos Protocolos, debiendo únicamente cambiar el encabezado de los mismos. Y desde el punto de vista presupuestal, asociado al cumplimiento de nuevas obligaciones derivadas de la aprobación de los Protocolos, no implicaría nuevos gastos por cuanto aquellas ya hacen parte de la actividad misional y funcional de la DIMAR.

#### **7.1 Sobre el concepto jurídico del Ministerio de Hacienda y Crédito Público**

Conforme a lo manifestado anteriormente en el numeral 1.6 del apartado del *Trámite del proyecto*, 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.



Allí se 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)

18

#### 8. Sobre el principio de unidad de materia y la armonización normativa.

Se afirma en la exposición de motivos del PL de la referencia, sobre el cumplimiento del principio de unidad de materia al tratarse de dos protocolos, que;

**Principio de Unidad de Materia:** (...) es claro que ambos instrumentos tienen como objetivo el establecimiento del Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación-SARC, y no se extiende a otras disposiciones diferentes que impliquen la necesidad de ser tratados por aparte. En este sentido, se entiende que se encuentran bajo el principio de unidad de materia y pueden ser legislados a través de una única ley (...).

La unidad de materia ha sido utilizada previamente por el legislador para la aprobación de Protocolos de diferentes instrumentos, entre otras, en la Ley 523 de 1999 "Por medio de la cual se aprueba el "Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debido a contaminación por hidrocarburos, 1969", y el "Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971", hechos en Londres, el 27 de noviembre de 1992, que fue objeto de control constitucional por medio de la sentencia C-426 de abril 12 de 2000.

Por su parte, sobre la armonización normativa entre los instrumentos internacionales y la legislación nacional, en la exposición de motivos del PL en mención, se manifiesta que: "Realizando el estudio comparado de la legislación nacional y lo dispuesto por los Protocolos podemos señalar que en ningún caso nuestra legislación rebasa la normativa internacional".

**9. Circunstancias o eventos que podrían generar conflictos de intereses.**

De conformidad con lo establecido en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, se considera que la participación en la discusión y/o aprobación del presente PL no genera conflictos de intereses dado que se trata de una norma de carácter general.

20

No obstante, se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de intereses 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.

Presentado por:



**GLORIA INÉS FLÓREZ SCHNEIDER**  
Senadora de la República  
Ponente



**NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN**  
Senador de la República  
Ponente



**PROPOSICIÓN**

21

Por las consideraciones anteriormente expuestas, presentamos **ponencia positiva para segundo debate** y solicitamos a los miembros de la Honorable Plenaria del Senado de la República dar segundo debate al **PROYECTO DE LEY No 080 DE 2022** <<POR MEDIO DEL 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 los Honorables Congresistas,



**GLORIA INÉS FLÓREZ SCHNEIDER**  
Senadora de la República  
Ponente



**NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN**  
Senador de la República  
Ponente

**TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE**

**PROYECTO DE LEY No 080 DE 2022**

22

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 1994, 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 Republica 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.



**GLORIA INÉS FLÓREZ SCHNEIDER**  
Senadora de la República  
Ponente



**NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN**  
Senador de la República  
Ponente

## Referencias

Dirección General Marítima y Portuaria-DIMAR. (2023). Concepto técnico documento de apoyo 1.

Dirección General Marítima y Portuaria-DIMAR. (2023b). Concepto técnico. Respuesta a interrogantes sobre derogatoria parcial del PL 080-2022 Senado.

Organización Marítima Internacional (2023).  
<https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>

Organización Marítima Internacional (s.f).  
<https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Load-Lines.aspx>

Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Defensa Nacional (2022). Exposición de motivos. Proyecto de Ley 080 de 2022 <<<<Por medio del 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>>>. Bogotá: Gobierno Nacional.

Valdés Valencia, M.F (2023). Comentarios al texto aprobado para primer debate al Proyecto de Ley 080 de 2022 – Senado "Por medio del 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. Radicado 2-2023-041421. Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Gaceta del Congreso 1014 de 8 de agosto de 2023 [www.secretariassenado.gov.co/legibus/legibus/gacetitas/2023/GC\\_1014\\_2023.pdf](http://www.secretariassenado.gov.co/legibus/legibus/gacetitas/2023/GC_1014_2023.pdf)