



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - N° 1489

Bogotá, D. C., martes, 24 de octubre de 2023

EDICIÓN DE 26 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 050 DE 2023 CÁMARA

por la cual se crea la ley para la protección del peatón, se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 20 de octubre de 2023

Presidente

JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO

Comisión Sexta de la Cámara de Representantes

Congreso de la República

Ciudad

Referencia: Informe de Ponencia Positiva para Primer Debate al Proyecto de Ley número 050 de 2023 Cámara, por la cual se crea la ley para la protección del peatón, se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

Presidente Julián David,

En cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes en nota interna del 31 de agosto, por medio del presente escrito nos permitimos presentar informe de ponencia positiva para primer debate al proyecto de ley de la referencia.

Adjuntamos la ponencia original en PDF con firmas, en PDF sin firmas y en Word sin firmas.

Cordialmente,

DANIEL CARVALHO MEJÍA
Coordinador Ponente

LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN
Ponente

SUSANA GÓMEZ CASTAÑO
Ponente

EDUARD ALEXIS TRIANA RINCÓN
Ponente

ALFREDO APE CUELLO BAUTE
Ponente

PEDRO BARACUTAO GARCÍA
Ponente

JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
Ponente

HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ
Ponente

HERNANDO GONZÁLEZ
Ponente

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 050 DE 2023 CÁMARA

1. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Este proyecto de ley de conformidad con el texto radicado tiene por objeto “crear un marco legal para la protección de los derechos de los peatones, el cual

propenda por una movilidad integral, fomentando la cultura del caminar y fortaleciendo la seguridad y la reducción del riesgo de estos. Así mismo, busca realizar las correspondientes modificaciones a la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre, en lo relacionado con las definiciones, prohibiciones para estos, las limitaciones a peatones especiales y los parámetros de velocidad.

2. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El pasado 26 de julio de 2023 fue radicado en la Secretaría General de la Cámara, el Proyecto de Ley número 050 de 2023 Cámara. La iniciativa tiene como autores a los honorables Representantes *Julián Peinado Ramírez, Daniel Carvalho Mejía, Catherine Juvinao Clavijo, Wilder Iberson Escobar Ortiz, Wilmer Yáir Castellanos Hernández, Hugo Alfonso Archila Suárez, Karen Juliana López Salazar, Juliana Aray Franco, César Cristian Gómez Castro, Germán Rogelio Rozo Anís, Aníbal Gustavo Hoyos Franco, José Jaime Uscátegui Pastrana, Duvalier Sánchez Arango y Sandra Bibiana Aristizábal Saleg.*

Por designación de la Mesa Directiva de la Honorable Comisión Sexta Constitucional de la Cámara se nombraron como ponentes para el estudio de esta iniciativa legislativa a los honorables Representantes *Daniel Carvalho Mejía* (Coordinador), *Susana Gómez Castaño, Luis Carlos Ochoa, Julián David López Tenorio, Haiver Rincón Gutiérrez, Eduard Alexis Triana Rincón, Alfredo Ape Cuello Baute, Pedro Baracutao García Ospina y Hernando González.*

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

La propuesta bajo consideración encuentra justificación en los siguientes aspectos:

3.1. INTRODUCCIÓN

Es un deber de los estados en el siglo XXI el diseñar –y rediseñar– las ciudades para las personas. Lo anterior implica, entre otros elementos, una disminución del flujo de vehículos que, por lo general, ocupa espacio público y contamina; lo que dificulta el cumplimiento del objetivo principal de las ciudades, es decir, el disfrute por parte de los ciudadanos en sus actividades diarias; la convivencia ciudadana. Asimismo, esto pasa por garantizar que la persona que se moviliza a pie –peatón– pueda disfrutar del espacio público con todas las garantías para su bienestar y derechos.

Entre otros instrumentos que reflejan este propósito, los Objetivos de Desarrollo Sostenible –en adelante ODS– para 2030 contemplan en su agenda elementos que apuntan hacia la seguridad vial y la sostenibilidad de las ciudades:

- El ODS 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades, cuya meta 3.6 es “(p)ara 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo” OPS. (s.f.).

- El ODS 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, cuya meta 11.2 es “(p)ara 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad” OPS. (s.f.), y su meta 11.7, que para el mismo momento busca “(...) proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad” (ONU, s.f.).

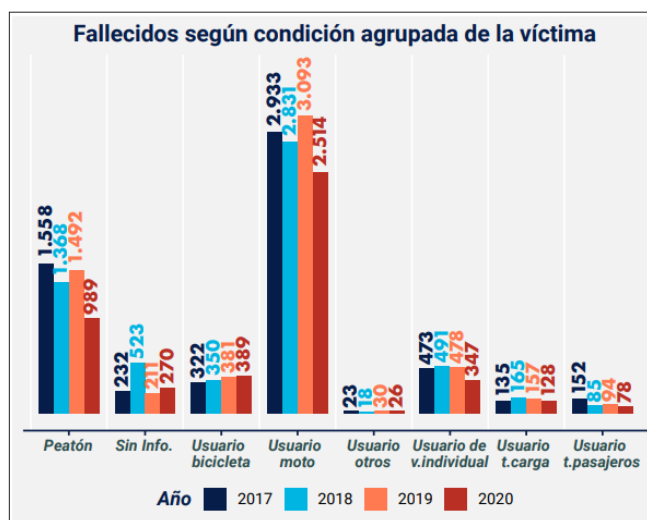
Por lo tanto, es un principio fundamental para el Estado, el humanizar la movilidad en las ciudades, se trascienda del imaginario del uso de las vías enfocado solo para tráfico vehicular, a la reivindicación de la movilidad a pie; entendiendo este como principal y único medio de transporte natural, que requiere ser garantizado e incentivado desde un marco jurídico protector que permita a las personas de a pie, que somos todos, caminar sin temor a perder la vida o ser lesionados por un incidente vial.

Asumir la movilidad sostenible como un valor supremo y como objetivo superlativo en la planificación de las ciudades, significa otorgarles mayor protagonismo a los modos de transporte más sostenibles, preferiblemente los no motorizados (bicicleta y peatón). Este proyecto de ley apunta a dotar a las entidades territoriales y a los ciudadanos de herramientas que permitan un tránsito hacia esa visión de ciudad.

3.2. PROBLEMA POR RESOLVER

Las cifras oficiales de víctimas por siniestros viales, de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), son cerca de 1,25 millones de personas anuales por esta causa (OPS, 2017). Las muertes por accidentes viales son la primera causa de muerte entre personas de entre 15 y 29 años; se estima que cuestan a los países entre 3 y 5% del Producto Interno Bruto (OPS, 2017). En las Américas, solo 17 países han establecido velocidades intraurbanas máximas 50 km/h (OPS, 2017). Esto obliga a repensar el futuro de la planificación de las ciudades centrada en las personas, ciudades sanas, tolerantes, sostenibles, seguras, accesibles, equitativas con los usuarios más vulnerables de la vía pública que realizan sus desplazamientos a pie, bicicleta y transporte pública, para avanzar hacia la transformación de una ciudad a escala humana donde prevalezca la vida en la vía. Especialmente si se tiene en cuenta que las muertes por accidentes viales son la primera causa de muerte de las personas entre 15 y 29 años.

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial reportó que para el periodo enero a noviembre de 2020 “(...) los siniestros viales en Colombia han dejado 4.741 personas fallecidas y 13.019 lesionadas (...)” (2020a). El 20,6% de los fallecidos y el 16,1% fueron peatones, ocupando el segundo lugar en accidentalidad en la vía pública, tras los motociclistas. Si bien respecto al mismo periodo en el año anterior hubo una disminución de accidentes de 17,7% Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2020b), el Observatorio señala que el análisis de estos datos se debe hacer considerando el contexto de las medidas adoptadas por la pandemia: Es decir, “(...) como consecuencia directa de la restricción a la movilidad en el país los casos de fallecidos y lesionados así como de siniestros viales disminuyeron” Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2020a). En realidad, los datos presentados en el último Boletín Estadístico de Colombia del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, se puede ver como las cifras de accidentalidad de peatones venían subiendo en los años previos a la pandemia, como se observa a continuación.



Tomado de: Boletín Estadístico de Colombia ene-nov 2020 (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2020a).

En el 2021 murieron en Colombia 7.270 personas en siniestros viales, en 2020 fueron 5.458 fallecidos y en 2019 lamentablemente la cifra ascendió a 6.633. En el 2021 se reportó que el 16,17% de las víctimas fatales y no fatales en siniestros viales fueron peatones, ocupando el segundo lugar en accidentalidad, después de los motociclistas.

En el 2022 la cifra de muertos por siniestros viales fue de 8264, de esos 1799 fueron peatones, dándose un lamentable incremento del 13% frente al 2021, en ese año los peatones fueron el segundo actor vial que más falleció (21%). De enero a agosto de 2023 han perdido la vida 1132 peatones por siniestros viales.

El exceso de velocidad es la primera causa de muertes y lesiones en las vías, factor que podría ser drásticamente mitigado con una norma donde se establezca un límite de velocidad mínimo de 50 km/h en zonas urbanas, el cual garantizará salvaguardar

vidas, tal como se manifestó en el artículo 12 de Ley 2251 de 2022. Por lo tanto, es necesario y obligatorio una disminución de la velocidad intraurbana para disminuir la accidentalidad y mortalidad entre peatones y conductores.

Los sistemas de movilidad de los territorios colombianos han experimentado un cambio de paradigma en cuanto al concepto de sostenibilidad en los desplazamientos al interior de las ciudades. De la misma manera que ocurrió en diferentes lugares del mundo, la planificación urbana de la ciudad colombiana se hizo pensando casi que, de manera exclusiva en el vehículo automotor, segregando o excluyendo de alguna manera a otros modos de transporte, como lo son la bicicleta y los desplazamientos a pie.

Dada la influencia de las experiencias internacionales, especialmente la europea, se empezó a repensar la movilidad en las ciudades colombianas, constituyéndose en factores determinantes para lograrlo, la contaminación del aire, debido a las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación auditiva, la accidentalidad y la limitación progresiva de espacios para las personas. Se reconstruyó el concepto de movilidad, incorporando el vocablo sostenible, convirtiéndose en una construcción indispensable, que trae una serie de beneficios para la sociedad.

3.3. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

En el primer artículo se establece el objeto de ley que, básicamente, es crear un marco legal para la protección de los derechos de los peatones, el cual propenda por una movilidad integral, fomentando la cultura del caminar y fortaleciendo la seguridad y la reducción del riesgo de estos. Posteriormente, se introducen una serie de principios orientados a enmarcar el mandato de las autoridades de tránsito, definidas en el artículo 2° de la Ley 769 de 2002, en relación con los peatones. Estos son 6:

1. Incremento de la movilidad integral.
2. Diseño y gestión de espacios y lugares para las personas.
3. Reducción del peligro de atropellos.
4. Mejoramiento de la sensación y seguridad personal.
5. Desarrollo de una cultura del caminar.
6. Aumentar el apoyo de las instituciones.

A continuación, se introducen una serie de modificaciones a la Ley 769 de 2002 - Código de Tránsito, para garantizar y materializar la visión de prevalencia del peatón en el espacio público que se propone en este proyecto de ley. El primero es la introducción en el artículo 3 de las definiciones de “peatón” y de “espacio público”, con el objetivo de enmarcar las modificaciones que se introducen luego.

Se modifica el artículo 58 del Código sobre prohibiciones a los peatones, de manera que se elimina la número 5, para darle coherencia al texto propuesto por el parágrafo 3°, según el cual “dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas peatonales autorizadas, a excepción de las calles con ausencia de señalización y/o infraestructura peatonal”. Adicionalmente, se sustituye la multa a la que se hace referencia por el deber de asistir, como sanción, a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito, en los términos del artículo 133 del Código. A continuación, se agrega un artículo 58A de derechos de los peatones, los cuales están centrados en materializar la visión de una ciudad centrada en el peatón. Estos son: progresividad, inclusividad, uso efectivo del espacio público, prioridad, equidad y difusión.

Luego se pasa a modificar el artículo 59 del Código, que se refiere a las limitaciones a peatones especiales. Se establece que el acompañamiento de una persona mayor de dieciséis años será necesario cuando el llamado peatón especial así lo considere, salvo para los menores de 6 años quienes siempre deberán tener este acompañamiento. Así mismo, se ajustan las categorías de peatones especiales, de manera que quedan los siguientes como tal: las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos, los menores de seis (6) años, los adultos mayores y las personas con discapacidad. Después vienen las modificaciones del artículo 106 sobre límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales. La intención es sistematizar lo que venía anteriormente en el Código y realizar ajustes orientados a la protección del peatón del riesgo generado por las altas velocidades.

Finalmente, se establece una disposición orientada a la promoción de la construcción de pasos peatonales a nivel; partiendo de la filosofía de un espacio público que se centre en el peatón, y que promueva y garantice sus derechos. Por último, hay un mandato al Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, para desarrollar una estrategia de comunicación, en articulación con las autoridades territoriales que promueva e informe sobre lo dispuesto por esta ley.

3.4. JUSTIFICACIÓN

Esta regulación busca dotar al Estado en todos sus niveles de herramientas para que las ciudades sean pensadas y construidas para la gente; ciudades donde el concepto de seguridad vial confluya con los conceptos de equidad, sostenibilidad, accesibilidad universal, perspectiva de género, salud y medio ambiente, alineados con los ODS. Así mismo, esta ley reconocerá la importancia y beneficios de las ciudades caminables, para propender un caminar seguro, disfrutable e incluyente.

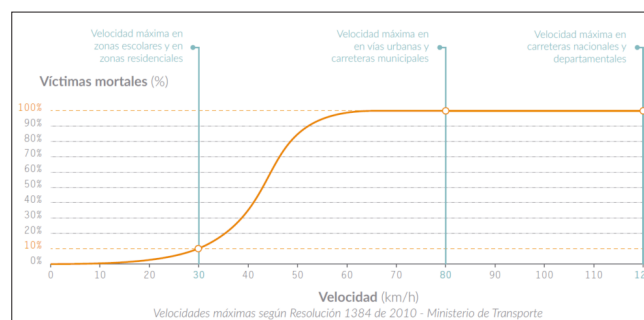
En ese sentido, sólo por mencionar algunas ideas, se reconocen al menos 3 beneficios derivados de este cambio de paradigma. En ese sentido, se

espera que haya impactos positivos en la salud física y mental de los habitantes, en el ambiente derivado de la reducción de las emisiones y de la huella de carbono, y del fortalecimiento comunitario derivado de una cultura de caminar.

Ahora, es necesario presentar la justificación que se relaciona con los cambios normativos introducidos en este proyecto de ley. Para eso, a continuación, se presenta: la evidencia científica que los respalda, las experiencias nacionales e internacionales que recogen elementos similares y las normas que respaldan esta iniciativa.

3.4.1. Evidencia

Como ya se mencionó, se hace una modificación a los límites de velocidad. El siguiente cuadro muestra la probabilidad de mortalidad en un accidente dependiendo de la velocidad del vehículo. Como se puede observar, cuando un vehículo transita a 80 km/h la mortalidad es del 100%, incluso con una velocidad de 60km/h, la mortalidad sigue siendo del 100%. Además, según el artículo Literature Review on Vehicle Travel Speeds and Pedestrian Injuries, la posibilidad de que un peatón atropellado sobreviva a un impacto de 60 km/h o más, es del 10%, mientras que la posibilidad de que un peatón atropellado sobreviva a un impacto a 50km/h, es del 50%; es una de estas, las razones por las cuales se hace necesario, además de urgente hacer una reforma legal en el ordenamiento jurídico colombiano como ya se hizo en la Ley 2251 de 2051.



Fuente: Guía ciclo infraestructura para ciudades colombianas (Espacio & Gea21, 2016).

Se busca promover la construcción de cruces a nivel en lugar de puentes peatonales puesto que la evidencia sugiere que los puentes peatonales no cumplen su función de ser más seguros para los peatones, toda vez que sus diseños en general suponen una priorización de los carros sobre el peatón, e imponen sobre este una carga adicional que se observa en, por ejemplo, caminar mucho más de lo que podría si cruzara la calle bajo el puente. Es decir, a la hora de tomar la decisión, este probablemente preferirá asumir el riesgo de cruzar sobre el de usar el puente (ITDP, 2019).

El Instituto para la Política Pública de Transporte y Desarrollo¹ (ITDP por sus siglas en inglés, 2019) refiere un estudio en India en que entre el 85-95% de las personas ignoraban los puentes peatonales. Así mismo, refiere que “(...) en Ciudad de México,

¹ Institute for Transportation and Development Policy.

las delegaciones con más puentes peatonales tienen las mayores tasas de accidentes de tránsito que involucran peatones y ‘golpear y correr’, 27% de las cuales ocurren a no más de 300 metros de un puente peatonal” (ITDP, 2019).

Echeverry, Mera, Villotay Zárata (2005) concluyen en su estudio ‘Actitudes y comportamientos de los peatones en los sitios de alta accidentalidad en Cali’ que “el instrumento vial con más alta frecuencia de uso es el semáforo [y que el] puente peatonal constituyó el instrumento vial con menor frecuencia de uso porque sólo un poco más de la mitad (59.2%) de la población a estudio refirió hacer uso frecuente de él”, en general por pereza, por afán, o por inseguridad. Por otro lado, Mancera y Ochoa, en su estudio sobre La seguridad vial y los puentes (anti) peatonales en México y América Latina señalan que, “en México se ha explorado la sustitución de puentes peatonales por cruces seguros, a nivel de calle, que constan de un paso peatonal y semáforos peatonales” (2018).

Por esto, se hace una apuesta en este sentido en este proyecto de ley. En todo caso, más adelante se presentan los casos de Medellín y Pereira que ya han adelantado procesos en este sentido.

3.4.2. Experiencias internacionales

Unión Europea

Con el documento sobre Orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020 expedido por la Unión Europea, pretenden asegurar una movilidad más sostenible para los ciudadanos de dicho continente, donde entre sus objetivos (#7) se enfoca en la protección de los usuarios más vulnerables de la carretera, a raíz del “elevado número de fallecidos y heridos graves entre los usuarios más vulnerables de la carretera, como los motociclistas, los conductores de ciclomotores, los ciclistas y los peatones”, (Comisión Europea, 2010, p.11). Frente a esto, “en 2008, los ciclistas y los peatones representan el 27% de las víctimas mortales en las carreteras (el 47% en zonas urbanas). Los gobiernos nacionales y locales promueven cada vez más los desplazamientos en bicicleta y a pie, lo cual requerirá prestar más atención a los problemas en materia de seguridad vial” (Comisión Europea, 2010, p. 13).

De acuerdo a esto, la Unión Europea busca medidas frente a la estructura de los vehículos para evitar accidentes y también nuevas medidas que configuren “mayor visibilidad, gestión de la velocidad, infraestructuras adecuadas para el transporte no motorizado, separación del tráfico mixto peligroso, etc. Dado que el problema afecta principalmente a la gestión urbana” (2010, p. 13).

Entre las experiencias internacionales exitosas podemos destacar la ciudad de Copenhague, una de las ciudades con mejor calidad de vida del mundo, y que posiciona a los peatones como prioridad de la ciudad. El centro de la ciudad fue poco a poco despoblado en favor de las periferias, que otorgaban una menor cantidad de congestión, contaminación y estrés (Robles, 2017), Sin embargo, luego de la

recuperación y peatonalización, el centro logró florecer en actividades ciudadanas y comercio (Robles, 2019). Podemos concluir que Copenhague se convirtió en un modelo de ciudad centrada en el disfrute de las personas.

Avenida Strøget, Copenhague, Antes y después (Robles, 2019)



Otro caso exitoso es Pontevedra, España. Esta ciudad se ha convertido en la población más peatonalizada de España y la que más ha reducido su contaminación atmosférica (Vizoso), Pontevedra ha reducido el tráfico vehicular de 80,000 a 7,000 vehículos, los esenciales, y su velocidad a un límite de 30 kilómetros por hora (Vizoso). Por otro lado, en Pontevedra las emisiones de CO₂ han disminuido 67%, es decir, unos 500 por habitantes y año; logrando así cumplir con las recomendaciones de calidad de aire de la OMS (Vizoso). En conclusión, Pontevedra ha logrado volver a ser una ciudad para sus habitantes, priorizando las actividades y convivencia ciudadana a través de un espacio público con menos tráfico que, asimismo, reduce la contaminación y mejora la salud de los ciudadanos.



Calle Rua Xeneral Gutiérrez Mellado, Pontevedra, antes y después (Burgen, 2019).

Estados Unidos

Con base al Foro de Seguridad de Peatones organizado por la Agencia Nacional de Seguridad del Transporte de Estados Unidos (NTSB por sus siglas en inglés), donde se dialogaron los “crecientes riesgos de muerte y lesiones a los que se enfrentan los peatones” (Dinh-Zarr Bella, 2016). Es una problemática que enfrenta cada persona independiente de su lugar de residencia o cómo se

moviliza. Según los expertos se espera que al 2030 por lo menos el 70% de la población mundial viva en zonas urbanas y suburbanas (Dinh-Zarr Bella, 2016).

La Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que 270.000 peatones pierden la vida cada año en todo el mundo. En América Latina y el Caribe, la Organización Panamericana de la Salud (OPS) estima que más de 23.500 peatones mueren anualmente a causa de siniestros de tránsito. De acuerdo con el sistema de información y análisis de fatalidades de EE.UU. (Fatality Analysis Reporting System o FARS), aproximadamente 4.800 peatones murieron y otras 65.000 personas resultaron heridas en las vías públicas de EE.UU. en 2014. Esta cifra equivale a un muerto y 14 heridos cada dos horas. Estos números no incluyen a las personas que murieron o resultaron heridas en las calzadas, caminos privados, estacionamientos y lugares de trabajo (Dinh-Zarr Bella, 2016).

Entre las conclusiones resultantes del foro se expresó que “las muertes y las lesiones a los peatones se pueden prevenir a través de la planificación urbana y del diseño de carreteras que den prioridad a los peatones y a los vehículos que tienen en cuenta la seguridad de los peatones en su diseño” (Dinh-Zarr Bella, 2016); también como medidas adicionales para prevenir accidentes están mejorar los faros de los vehículos, mejor iluminación de las carreteras, en especial para evitar los accidentes en las horas de la noche.

Como conclusión principal en el foro está la de que: “si nos centramos en las víctimas más vulnerables (los niños, las personas mayores y las personas en sillas de ruedas o con otros problemas de movilidad), seremos capaces de mejorar la seguridad de todos los peatones. Proteger a los más vulnerables es sin duda una buena elección, tanto en transporte como en la vida” (Dinh-Zarr Bella, 2016).

México

Aquí se cuenta con la Carta Mexicana de los Derechos del Peatón emanada del 1º Congreso Nacional de Peatones de la Liga Peatonal (2014), su antecedente está en la Carta Europea de los Derechos de los Peatones, aprobada por el Parlamento Europeo en 1988.

A su vez, **México** viene liderando a nivel latinoamericano el desmonte de los puentes peatonales, viendo en estos una barrera para la libre movilidad para los peatones, en especial para las personas con algún tipo de discapacidad y cuyas rampas les implica un esfuerzo mayor sobre quienes deberían tener prioridad en el espacio público de la ciudad; además esta infraestructura a desnivel fomenta velocidades vehiculares en zonas urbanas generando riesgo de atropello y muerte de los peatones, es así, como la sustitución por cruces a nivel favorece a una movilidad a escala humana, donde prevalece las personas sobre el motor. Algunos casos exitosos.

Puente Peatonal: Michoacán.



Fuente: <https://www.milenio.com/estados/por-primer-vez-quitan-puente-antipeatonal-en-la-cdmx>



Fuente: <https://www.jornada.com.mx/ultimas/capital/2020/08/04/retiran-puente-peatonal-de-avenida-chapultepec-6854.html>

Fuente: <https://www.facebook.com/LigaPeatonal/posts/4077538975624628>

Retiro Puente peatonal: Culiacán.



<https://revistaespejo.com/2020/04/30/ayuntamiento-retira-un-tercer-puente-anti-peatonal-en-culiacan/>

Asimismo, la Liga Peatonal realizó en el 2022 el documento *Paso a paso: recomendaciones* para integrar los Derechos Peatonales en la normativa de movilidad local. Con este documento buscan, impulsar un cambio de narrativa en el ámbito de la seguridad vial, para pensar en la movilidad peatonal desde una perspectiva de derechos, dado que el caminar es la forma más natural y sostenible de desplazarnos y no debiera generarnos más responsabilidades que las que ya tenemos como ciudadanía. Partiendo de amplios debates con especialistas y activistas interesados en el desarrollo urbano incluyente y sostenible, hemos construido una agenda que integra los anhelos, visiones y necesidades de las personas que transitan por la ciudad; incluyendo a las personas usuarias de ayudas técnicas para su movilidad personal.

3.4.3. Experiencias locales

En la actualidad, las grandes ciudades capitales del país, a través de sus planes de ordenamiento territorial, han venido incorporando una serie de elementos que distan mucho del concepto

convencional de transporte y que pretenden reivindicar el valor del ser humano como eje transversal de los grandes proyectos urbanos, siendo la movilidad de los ciudadanos una fuente de cohesión social, que junto a la vivienda, la salud y la educación se han convertido en verdaderas condiciones de integración social.

La mayoría de los instrumentos normativos de las ciudades colombianas conciben en la cúspide de la movilidad sostenible al peatón, pensando la ciudad en función de este y limitando gradualmente el uso de otros modos más contaminantes. De todas estas políticas dirigidas a fortalecer la figura del peatón deben estar respaldadas por importantes referentes normativos, los que finalmente podrán contribuir a que las ciudades si estén pensadas y construidas a escala de las personas. A continuación, se presentan dos casos en el contexto nacional.

- Medellín, Antioquia

Acuerdo Municipal número 84 de 2018, por medio del cual se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel en la ciudad de Medellín.

Este acuerdo es fundamental para el avance de los derechos del peatón, toda vez que hace un estudio riguroso frente a la importancia de construir cruces peatonales seguros en la zona urbana de la ciudad, y *desincentiva la construcción de más puentes peatonales*, entendiendo que la infraestructura de estos últimos, incide en mayores riesgos de los medios de transporte motorizados por altas velocidades, generan también más inseguridad y mayores costos de mantenimiento, infraestructura obsoleta que igualmente genera exclusión al no garantizar la movilidad a todo tipo de personas.

Retiro puente peatonal: Universidad de Antioquia.



- Pereira, Risaralda

Acuerdo Municipal número 21 de 2018 “Por medio del cual se Promueve e Incentiva la Construcción de Cruces Pevtonales Seguros en el municipio de Pereira y se dictan otras disposiciones”.

En este, en una línea muy parecida, se acuerda que el municipio de Pereira “promoverá e

incentivará la construcción de cruces peatonales seguros a nivel en toda la ciudad, de acuerdo con la oferta institucional y el presupuesto dispuesto [y se buscará] el desestímulo a la construcción de nuevos puentes peatonales en vías urbanas del municipio”.

3.4.4. Justificación normativa

- Constitución Política

En la Constitución Política de Colombia el artículo 2° consagra dentro de los fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. El artículo 13 de la Constitución Política establece el deber del Estado de promover las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva, razón por la cual está en la obligación de proteger especialmente a las personas que por su condición física o mental estén en una situación de debilidad manifiesta.

Asimismo, el artículo 47 prevé que aquellas personas que se encuentran en una situación de debilidad manifiesta merecen una atención especializada, siendo responsabilidad del Estado adelantar políticas públicas tendientes a la “previsión, rehabilitación e integración social para los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a quienes se prestará la atención especializada que requieran”. Por otra parte, el artículo 24 de la Constitución Política, consagra que todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

El artículo 79, consagra que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. En consecuencia, es imperativo que el Estado adopte medidas y estrategias tendientes a reducir la contaminación atmosférica generada por la emisión de material particulado y gases de efecto invernadero. Por último, el artículo 82, de la constitución consagra que es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

- Leyes

Ley 769 de 2002, “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”. La ley en mención hace referencia a los peatones en el Capítulo II, en donde afirma que el tránsito peatonal por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo. Si bien esta ley es un avance importante en materia de seguridad vial al peatón, está llena de

inconsistencias y vacíos que no permiten tener una política pública clara para la protección de todos los peatones y por tanto es modificada por la Ley 1811 de 2016, que posteriormente se explicará.

Ley 1083 de 2006, “*Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones*”. Ley que permite a los municipios y distritos, formular. Adoptar y ejecutar planes de movilidad sostenible, entre ellos, los que den prelación a los no motorizados (peatones y bicicletas).

Ley 1287 de 2009 la cual se adiciona la Ley 361 de 1997, “*Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas en situación de discapacidad y se dictan otras disposiciones*”. En este sentido la Ley 1287 de 2009 tiene como fin garantizar la movilidad de personas en situación de discapacidad o movilidad reducida, lo que conocemos como accesibilidad (condición que permite, en cualquier espacio o ambiente ya sea interior o exterior, el fácil y seguro desplazamiento de la población en general y el uso en forma confiable, eficiente y autónoma de los servicios instalados), ordena a las autoridades municipales y distritales, el cumplimiento de lo indicado en el Título IV de la ley 361 de 1997 sobre la accesibilidad de las personas con movilidad reducida, sea esta temporal o permanente, o cuya capacidad de orientación se encuentre disminuida por la edad, analfabetismo, discapacidad o enfermedad.

Ley 1503 de 2011, “*Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones*”. Dicha ley define que se entienden por actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros.

La ley en mención tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y, en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, y así poder lograr una movilidad racional y sostenible.

Ley 1955 de 2019 “*Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022*”. Específicamente en su artículo 96 trata sobre los planes de movilidad sostenible y segura para Municipios, Distritos y Áreas Metropolitanas, así mismo, en el artículo 97 numeral 6 indica que las entidades territoriales podrán disponer de un porcentaje del recaudo para el funcionamiento sostenible, entre estos el transporte no motorizado.

Ley 1811 de 2016, “*Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito*”. La anterior ley, busca avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana, siendo directamente el ciclista el beneficiario de la ley, adicional a esto, modifica a través del artículo 8° el artículo 58 de la Ley 769 de 2002 sobre las prohibiciones del peatón.

Ley Estatutaria número 1618 de 2013 “*por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad*”. Por medio de esta ley se busca el efectivo cumplimiento de los derechos de las personas con discapacidad, el cual, en relación con la movilidad, indica:

Artículo 14. Acceso y accesibilidad. Como manifestación directa de la igualdad material y con el objetivo de fomentar la vida autónoma e independiente de las personas con discapacidad, las entidades del orden nacional, departamental, distrital y local garantizarán el acceso de estas personas, en igualdad de condiciones, al entorno físico, al transporte, a la información y a las comunicaciones, incluidos los sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones, el espacio público, los bienes públicos, los lugares abiertos al público y los servicios públicos, tanto en zonas urbanas como rurales. Para garantizar esto se adoptarán las siguientes medidas:

(...)

1. Las entidades municipales y distritales, con el apoyo del gobierno departamental y nacional, y respetando la autonomía de cada región, deberán diseñar, en un término no mayor a 1 año, un plan de adecuación de vías y espacios públicos.

Ley 2251 de 2022 o Ley Julián Esteban “*por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones*”. Esta ley tiene como objeto garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, reforzando los instrumentos normativos para luchar contra la violencia vial y podría llevar ajustes a límites de velocidad, cambios en las licencias de conducción, entre otros.

- Otros instrumentos

Finalmente, es relevante mencionar la Declaración de Estocolmo en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los ODS para 2030. En este participaron los Ministros y Jefes de Delegación, incluida la entonces Ministra de Transporte de Colombia, Ángela María Orozco Gómez, reafirmó su compromiso con esta agenda. Así mismo, en el documento que resultó del encuentro estos reconocieron que:

“el objetivo 3.6 de los ODS no se alcanzará para 2020, y que solo puede lograrse un progreso

significativo a través de un mayor liderazgo nacional, la colaboración global, la aplicación de estrategias basadas en la evidencia y la participación de todos los actores relevantes, incluido el sector privado, así como enfoques innovadores adicionales.”

Adicionalmente se trazaron 18 objetivos que apuntan a reafirmar el compromiso con los ODS en materia de seguridad vial, y redoblar esfuerzos para alcanzar este propósito.

Entre estos, resaltan los siguientes principios como fundamentales e interrelacionados con este proyecto:

- Objetivo 3: Exhortar a los Estados Miembros a que ayuden a reducir las muertes por accidentes de tráfico en al menos un 50% entre 2020 y 2030, de conformidad con el compromiso del Foro Político de Alto Nivel sobre Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas de seguir actuando en relación con los objetivos de seguridad vial de los ODS, incluido el objetivo 3.6 después de 2020, y de establecer objetivos para reducir las muertes y lesiones graves, de conformidad con este compromiso, para todos los grupos de usuarios de la vía pública y los usuarios de la vía pública especialmente vulnerables, tales como los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios de los medios de transporte público,
- Objetivo 7: Incluir la seguridad vial y un enfoque de sistemas seguros como elemento integral del uso de la tierra, el diseño de las calles, la planificación del sistema de transporte y la gobernanza, especialmente para los usuarios vulnerables de las carreteras y en las zonas urbanas, mediante el fortalecimiento de la capacidad institucional con respecto a las leyes de seguridad vial y la aplicación de la ley, la seguridad de los vehículos, las mejoras de la infraestructura, el transporte público, la atención después de los accidentes y los datos,
- Objetivo 11: Mantener el enfoque en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la aplicación de la ley para evitar el exceso de velocidad, y exigir una velocidad máxima de 30 km/h en zonas donde los usuarios vulnerables de la carretera y los vehículos se mezclan de forma frecuente y planificada, excepto cuando existan pruebas sólidas de que las velocidades más altas son seguras, señalando que los esfuerzos por reducir la velocidad tendrán un efecto beneficioso en la calidad del aire y el cambio climático, además de ser vitales para reducir el número de víctimas mortales y heridos por accidentes de tráfico.

4. CONSIDERACIONES DE LOS PONENTES

La presente ley busca dar un paso para que el Estado colombiano fortalezca su compromiso con

los peatones en el espacio público, sus derechos y su protección. Con esta, se apunta a dotar a las entidades territoriales y a los ciudadanos de mecanismos que contribuyan a construir la ciudad del futuro, la cual pasa por centrarse en las personas, y no en los vehículos. Finalmente:

- A. La ley reivindicará al peatón como el actor vial principal en la jerarquía en la movilidad urbana y rural. Con los nuevos desafíos que presenta la postpandemia para su libre movilidad y las oportunidades que representa en la revitalización de una mejor ciudad para caminar para los niños, mujeres, jóvenes, adultos, ancianos, personas con discapacidad, una ciudad para la gente.
- B. La ley para la protección del peatón en Colombia permitirá exaltar la importancia de la transversalidad de la seguridad vial con equidad, sostenibilidad, perspectiva de género, accesibilidad universal, salud y medio ambiente bajo los principios de los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible).
- C. Fortalecerá el trabajo conjunto de la sociedad civil, la académica, empresas privadas, estructuras gubernamentales, medios de comunicación y otros actores directos e indirectos de la dinámica de movilidad a nivel local, nacional e internacional, con el fin de aportar a los objetivos globales trazados por la Asamblea de Naciones Unidas sobre tomar las medidas necesarias para mejorar la seguridad vial global en los años 2021 al 2030, entre ellos, que ayuden a reducir las muertes por siniestros viales en al menos un 50% y mantener el enfoque en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la, aplicación de la leyes para evitar el exceso de velocidad.

5. PLIEGO DE MODIFICACIONES

A continuación, se presenta el articulado para primer debate:

TEXTO RADICADO DEL PROYECTO DE LEY 050 DE 2023, CÁMARA	Articulado que se presenta para Primer Debate	Justificación
<i>"Por la cual se crea la ley para la protección del peatón, se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones"</i>	Sin modificaciones.	
Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto crear un marco legal para la protección de los derechos de los peatones, el cual propenda por una movilidad integral, fomente la cultura del caminar y fortalezca la seguridad y la reducción del riesgo de estos. Así mismo, busca realizar las correspondientes modificaciones a la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre – en lo relacionado con las definiciones, prohibiciones en el espacio público y para los peatones, las limitaciones a peatones especiales y los parámetros de velocidad.	Sin modificaciones.	
Artículo 2. Principios. Las autoridades de tránsito, definidas en el artículo 3 de la Ley 769 de	Artículo 2. Principios. Las autoridades de tránsito, definidas en el artículo 3 de la Ley 769 de	Se modifica el término "accidente" por "siniestros viales" debido

<p>2002 - modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010 -, tendrán la responsabilidad de maximizar el cumplimiento de los siguientes principios en relación con los peatones:</p> <ol style="list-style-type: none"> Incremento de la movilidad integral. Las personas que viven en comunidades pueden acceder a calles, plazas, edificios y sistemas de transporte público accesible, que contribuyan a la inclusión social, solidaridad y democracia. Diseño y gestión de espacios y lugares para las personas. Todas las comunidades deben acceder a un entorno ajustado a sus necesidades, para poder disfrutar libremente de un entorno sano y con mejoramiento de integración de las redes peatonales. Reducción del peligro de atropellos. Las comunidades deben acceder a calles que sean diseñadas para prevenir accidentes, que sean agradables, seguras y adecuadas para la gente que anda, especialmente niños y personas mayores o con movilidad limitada. Mejoramiento de la sensación y seguridad personal. Las comunidades deben acceder a un entorno urbano bien mantenido y vigilado que reduzca la inseguridad personal y el temor a usar el entorno. 	<p>2002 - modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010 -, tendrán la responsabilidad de maximizar el cumplimiento de los siguientes principios en relación con los peatones:</p> <ol style="list-style-type: none"> Incremento de la movilidad integral. Las personas que viven en comunidades pueden acceder a calles, plazas, edificios y sistemas de transporte público accesible, que contribuyan a la inclusión social, solidaridad y democracia. Diseño y gestión de espacios y lugares para las personas. Todas las comunidades deben acceder a un entorno ajustado a sus necesidades, para poder disfrutar libremente de un entorno sano y con mejoramiento de integración de las redes peatonales. Reducción del peligro de atropellos. Las comunidades deben acceder a calles que sean diseñadas para prevenir <u>siniestros viales</u>, que sean agradables, seguras y adecuadas para la gente que anda, especialmente niños y personas mayores o con movilidad limitada. Mejoramiento de la sensación y seguridad 	<p>a que la literatura sobre seguridad vial ha hecho énfasis en afirmar que las muertes en las vías no son producto del <u>azar</u>, sino un hecho previsible. Por ello el término adecuado es <u>siniestro</u> y no <u>accidente</u>.</p> <p>Se agregan dos principios debido a la sugerencia de expertos. Se corrigen problemas de forma.</p>	<ol style="list-style-type: none"> Desarrollo de una cultura del caminar. Fomentar activamente a todos los miembros de la comunidad el ejercer ser peatón en todos los ámbitos posibles. Aumentar el apoyo de las instituciones: Las comunidades requieren que las autoridades les apoyen y salvaguarden la capacidad y la elección de caminar. Así mismo, las instituciones deben comprometerse a un plan de acción para fomentar la cultura del caminar que sea claro, conciso y exhaustivo para el peatón. 	<p>personal. Las comunidades deben acceder a un entorno urbano bien mantenido y vigilado que reduzca la inseguridad personal y el temor a usar el entorno.</p> <ol style="list-style-type: none"> Desarrollo de una cultura del caminar. Fomentar activamente a todos los miembros de la comunidad el ejercer ser peatón en todos los ámbitos posibles. <u>Se debe sensibilizar la ciudadanía sobre el rol del peatón como actor prioritario y mayormente vulnerable dentro de la pirámide de movilidad.</u> Aumentar el apoyo de las instituciones: Las comunidades requieren que las autoridades les apoyen y salvaguarden la capacidad y la elección de caminar. Asimismo, las instituciones deben comprometerse a un plan de acción <u>claro, conciso y detallado</u> para fomentar la cultura del caminar <u>que sea claro, conciso y exhaustivo</u> para el peatón <u>y los demás actores viales.</u> Perspectiva de género. <u>Las comunidades deben acceder a programas de cuidado y prevención del peatón que incluyan las perspectivas de género en su planeación, formulación y ejecución, de manera que estos</u> 	
<p>Artículo 3. Definiciones. Modifíquese el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 en lo referente a la definición de "peatón" y agregando la definición de "espacio público", el cual quedará así:</p> <p>Artículo 2. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>(...)</p> <p>Espacio público: Conjunto de inmuebles públicos y de elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de</p>	<p><u>programas respondan a las barreras culturales y ambientales que afectan la movilidad peatonal. La estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional incluirá esta perspectiva de género.</u></p> <p>8. Participación. <u>La comunidad en general debe participar en los procesos de planeación, formulación y ejecución de los programas de cuidado y prevención del peatón, así como en la estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional.</u></p> <p>Artículo 3. Definiciones. Modifíquese el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 <u>en lo referente a la definición de "peatón" y agregando la definición de "espacio público"</u>, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 2. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>(...)</p> <p>Espacio público: Conjunto de inmuebles públicos y de elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de</p>	<p>Se corrigen problemas de forma y se complementa la definición de peatón.</p>	<p>necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes.</p> <p>(...)</p> <p>Peatón: Es el andante del espacio público sin distinción de edad, sexo, género o condición física.</p> <p>(...)</p> <p>Artículo 4. Modifíquese el artículo 58 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 58. Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán:</p> <ol style="list-style-type: none"> Transitar sobre los guardavías del ferrocarril. Remolcarse de vehículos en movimiento. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea. 	<p>necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes.</p> <p>(...)</p> <p>Peatón: Es el andante del espacio público sin distinción de edad, sexo, género o condición física <u>que camina por sus propios medios o utiliza ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada. También incluye a personas que se desplazan a pie sin ayuda o con caminador, bastón, silla de ruedas, coche de bebé, patines y patinetas recreativas sin motor.</u></p> <p>(...)</p> <p>Sin modificaciones.</p>	

<p>5. Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.</p> <p>6. Transitar por los túneles, puentes vehiculares y viaductos de las vías férreas.</p> <p>Parágrafo 1°. Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, éstos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.</p> <p>Parágrafo 2°. Los peatones que queden incursos en las anteriores prohibiciones deberán asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito, en los términos del artículo 133 de este código, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.</p> <p>Parágrafo 3°. Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas peatonales autorizadas, a excepción de las calles con ausencia de señalización y/o infraestructura peatonal.</p> <p>Artículo 5. Agréguese el artículo 58A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>Artículo 5. Agréguese el artículo 58A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	
<p>5. Equidad. Los peatones tienen derecho a unos tiempos semafóricos de cruce que contemplen las diferentes dinámicas de afluencia peatonal en las vías.</p> <p>6. Difusión: Los peatones tienen derecho a recibir por parte del estado toda la información necesaria sobre los derechos y prohibiciones del peatón, a través de los canales más idóneos y a partir de los primeros niveles de enseñanza escolar.</p>	<p><u>peatonales a nivel que garanticen su seguridad y comodidad.</u></p> <p>4. Prioridad. Los peatones tienen derecho a llevar la vía en caso de que haya un conflicto con un vehículo. Así mismo, podrán cruzar por cualquier punto de la vía – incluso sin que haya un paso establecido, siempre y cuando no ponga en peligro su vida, ni la de otros actores viales.</p> <p>5. Equidad. Los peatones tienen derecho a unos tiempos semafóricos de cruce que contemplen las diferentes dinámicas de afluencia peatonal en las vías.</p> <p>6. Seguridad. Los peatones tienen derecho a circular por espacios debidamente iluminados que garanticen la visibilidad de los peatones, conductores y ciclistas.</p> <p>7. Difusión: Los peatones tienen derecho a recibir por parte del estado toda la información necesaria sobre los derechos y prohibiciones del peatón, a través de los canales más idóneos y a partir de los primeros niveles de enseñanza escolar.</p>	
<p>Artículo 58A. Derechos de los peatones. Los peatones tienen derecho a:</p> <p>1. Progresividad. Los peatones tienen derecho a que las reformas, modificaciones y mantenimiento que las autoridades realicen en espacio público prioricen progresivamente sus necesidades.</p> <p>2. Inclusividad. Las personas en situación de discapacidad o en situación de movilidad reducida tienen derecho a que se tomen medidas específicas que les permitan toda movilidad posible en el espacio público.</p> <p>3. Uso efectivo del espacio público. Los peatones tienen derecho al uso efectivo del espacio público en condiciones que garanticen su salud, seguridad, y tranquilidad.</p> <p>4. Prioridad. Los peatones tienen derecho a llevar la vía en caso de que haya un conflicto con un vehículo. Así mismo, podrán cruzar por cualquier punto de la vía – incluso sin que haya un paso establecido, siempre y cuando no ponga en peligro su vida, ni la de otros actores viales.</p>	<p>Artículo 58A. Derechos de los peatones. Los peatones tienen derecho a:</p> <p>1. Progresividad—Acceso previsible del espacio público. Los peatones tienen derecho a que las reformas, modificaciones y mantenimiento que las autoridades realicen en espacio público prioricen progresivamente sus necesidades.</p> <p>2. Inclusividad. Las personas en situación de discapacidad o en situación de movilidad reducida tienen derecho a que se tomen medidas específicas que les permitan toda movilidad posible en el espacio público <u>contando con senderos peatonales adaptados para facilitar su desplazamiento y/o caminata quiada; esto acompañado de señales de tránsito que cuenten con dispositivos o sistemas que les garanticen autonomía y protección de sus vidas e integridad física.</u></p> <p>3. Uso efectivo del espacio público. Los peatones tienen derecho al uso efectivo del espacio público en condiciones que garanticen su salud, seguridad, y tranquilidad. <u>Así mismo, tienen derecho a acceder a cruces</u></p>	
<p>Artículo 6. Modifíquese el artículo 59 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 59. Limitaciones a peatones especiales.</p> <p>Los peatones que se enuncian a continuación, si así lo consideran, podrán ser acompañados, al cruzar las vías por personas mayores de dieciséis años, a excepción de los menores de 6 años quienes siempre deberán contar con acompañamiento.</p> <p>1. Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos.</p> <p>2. Los menores de seis (6) años.</p> <p>3. Los adultos mayores</p> <p>4. Las personas en situación de discapacidad.</p> <p>Artículo nuevo.</p>	<p>Artículo 6. Modifíquese el artículo 59 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 59. Limitaciones a peatones especiales.</p> <p>Los peatones que se enuncian a continuación, si así lo consideran, podrán ser acompañados, al cruzar las vías por personas mayores de dieciséis años, a excepción de los menores de 6 años quienes siempre deberán contar con acompañamiento.</p> <p>1. Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos.</p> <p>2. Los menores mayores de seis (6) años.</p> <p>3. Los adultos mayores</p> <p>4. Las personas en situación de discapacidad.</p> <p>Artículo 7. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 63. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de peatones, y ciclistas y usuarios de patinetas, dando prelación en ese orden descrito.</p>	<p>Se elimina "si así lo consideran" por considerarse redundante. Además se modifica el numeral 6°, eliminando la expresión "Los menores de seis (6) años", toda vez que el acompañamiento de los niños menores de 6 años para transitar por las vías públicas, no es opcional, sino una obligación, un deber, tal como lo establece el enunciado.</p>

<p>Artículo 7. Prohibición de construcción de puentes o pasos peatonales a desnivel en vías urbanas del país. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley, queda prohibida la construcción de puentes peatonales o pasos peatonales a desnivel en vías del sistema vial urbano.</p> <p>Parágrafo 1°. Se exceptúan de esta prohibición las autopistas y vías de primer orden.</p> <p>Parágrafo 2°. Los proyectos de construcción de puentes o pasos peatonales a desnivel en vías del sistema vial urbano que estuvieran en etapa de Aviso de Convocatoria en el momento de entrada en vigencia de la presente ley seguirán su curso.</p> <p>Parágrafo 3°. Los puentes o pasos peatonales a desnivel existentes en vías del sistema vial urbano que se deterioren con el tiempo no tendrán repotenciación, y deberán ser reemplazados por cruces peatonales a nivel. En los casos en los que por las condiciones de circulación críticas esto es imposible, la Secretaría de Movilidad de la entidad territorial, o quien haga sus veces, deberá presentar un estudio que justifique la construcción de un paso peatonal a desnivel, el cual deberá cumplir con lo establecido en el artículo 11 del Decreto 798 de 2010, o la norma que la modifique o sustituya, y la demás normativa que le sea aplicable.</p>	<p>Artículo 8. Prohibición de construcción de puentes o pasos peatonales a desnivel en vías urbanas del país. 12 meses después partir de la entrada en vigencia de la presente ley, queda prohibida la construcción de puentes peatonales o pasos peatonales a desnivel en vías del sistema vial urbano.</p> <p>Parágrafo 1°. Se exceptúan de esta prohibición las autopistas y vías de primer orden.</p> <p>Parágrafo 2°. Los proyectos de construcción de puentes o pasos peatonales a desnivel en vías del sistema vial urbano que estuvieran en etapa de Aviso de Convocatoria en el momento de entrada en vigencia de la presente ley seguirán su curso.</p> <p>Parágrafo 3°. Los puentes o pasos peatonales a desnivel existentes en vías del sistema vial urbano que se deterioren con el tiempo no tendrán repotenciación, y deberán ser reemplazados por cruces peatonales a nivel. En los casos en los que por las condiciones de circulación críticas esto es imposible, la Secretaría de Movilidad de la entidad territorial, o quien haga sus veces, deberá presentar un estudio que justifique la construcción de un paso peatonal a desnivel, el cual deberá cumplir con lo establecido en el artículo 11 del Decreto 798 de 2010, o la norma que la modifique o sustituya, y la demás normativa que le sea aplicable.</p>		<p>Artículo nuevo</p> <p>Artículo 9. Manual de Diseño de Calles Seguras para el Peatón. El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio del Transporte, desarrollará en los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley un Manual de Diseño de Calles Seguras para el Peatón. Este manual tendrá como objetivo principal expedir unos lineamientos básicos que privilegien la seguridad del peatón sobre los demás actores viales.</p> <p>Para la expedición del Manual, el Ministerio de Transporte contará con el acompañamiento de Invias y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Artículo 8. Promoción de la construcción de pasos peatonales a nivel. El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, en conjunto con las entidades territoriales, desarrollarán en los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley una estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional.</p> <p>Parágrafo 1. Los pasos peatonales a nivel deberán construirse bajo condiciones de sostenibilidad, equidad y accesibilidad universal, priorizando una infraestructura física apropiada para los peatones y toda persona con movilidad reducida.</p> <p>Parágrafo 2°. Cuando por condiciones de seguridad vial o</p> <p>Artículo 10. Promoción Lineamientos técnicos para implementar de la construcción de pasos peatonales a nivel. El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, en conjunto con las entidades territoriales, desarrollarán en los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley una estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional.</p> <p>Parágrafo 1. Los pasos peatonales a nivel deberán construirse bajo condiciones de sostenibilidad, equidad y accesibilidad universal, priorizando una infraestructura física apropiada para los peatones como para toda persona con movilidad reducida.</p> <p>Se modifica la numeración y la redacción.</p>
<p>por condiciones de circulación críticas no sea conveniente la construcción de pasos peatonales a nivel, la Secretaría de Movilidad de la entidad territorial, o quien haga sus veces, deberá presentar un estudio que justifique la construcción de un paso peatonal a desnivel, el cual deberá cumplir con lo establecido en el artículo 11 del Decreto 798 de 2010, o la norma que la modifique o sustituya, y la demás normativa que le sea aplicable.</p> <p>Artículo 9. Promoción e información de la cultura del peatón. El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, en conjunto con las entidades territoriales y en articulación con las secretarías departamentales, distritales y municipales de tránsito, transporte y/o movilidad desarrollarán una estrategia de comunicación dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley. La estrategia de comunicación servirá para que la ciudadanía se informe sobre todas las medidas implementadas por estas entidades y promocionar los programas de cuidado y prevención del peatón en virtud de los principios desarrollados en el artículo 2 de la presente ley.</p> <p>Artículo nuevo</p>	<p>Parágrafo 2°. Cuando por condiciones de seguridad vial o por condiciones de circulación críticas no sea conveniente la construcción de pasos peatonales a nivel, la Secretaría de Movilidad de la entidad territorial, o quien haga sus veces, deberá presentar un estudio que justifique la construcción de un paso peatonal a desnivel, el cual deberá cumplir con lo establecido en el artículo 11 del Decreto 798 de 2010, o la norma que la modifique o sustituya, y la demás normativa que le sea aplicable.</p> <p>Artículo 11. Promoción e información de la cultura del peatón. El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, en conjunto con las entidades territoriales y en articulación con las secretarías departamentales, distritales y municipales de tránsito, transporte y/o movilidad desarrollarán una estrategia de comunicación dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley. La estrategia de comunicación servirá para que la ciudadanía se informe sobre todas las medidas implementadas por estas entidades y promocionar los programas de cuidado y prevención del peatón en virtud de los principios desarrollados en el artículo 2 de la presente ley.</p> <p>Artículo 12. Día conmemorativo del peatón. Declárese el 17 de agosto "día</p>	<p>Se modifica la numeración.</p>	<p><u>mundial del peatón"</u>, fecha en la cual la Agencia Nacional de Seguridad Vial desarrollará estrategias para conmemorar a los peatones víctimas de siniestros viales, fomentar la cultura vial del peatón y realizar campañas de protección y sensibilización de los derechos y obligaciones de los peatones en las vías.</p> <p>Artículo 10. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>Artículo 13. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>Se modifica la numeración.</p>

6. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

Con base en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, según el cual “el autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

Artículo 1°. El artículo 286 de la Ley 5ª de 1992 quedará así:

- a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.
- b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.
- c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

- a) **Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.**
- b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.
- c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.
- d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.

- e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.
- f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).

De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los honorables Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

PROPOSICIÓN

Con base en las anteriores consideraciones, presentamos ponencia positiva y solicitamos a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, dar primer debate al Proyecto de Ley número 050 de 2023 Cámara, *por la cual se crea la ley para la protección del peatón, se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.*

De los Honorables Representantes,



DANIEL CARVALHO MEJÍA
Coordinador Ponente



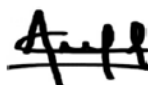
LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN
Ponente



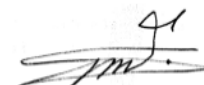
SUSANA GÓMEZ CASTAÑO
Ponente



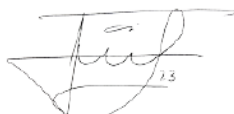
EDUARD ALEXIS TRIANA RINCÓN
Representante a la Cámara Boyacá
Centro Democrático



ALFREDO APE CUELLO BAUTE
Ponente



PEDRO BARACUTAO GARCÍA
Ponente



JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
Ponente



HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ
Ponente



HERNANDO GONZÁLEZ
Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 050 DE 2023 CÁMARA

por la cual se crea la ley para la protección del peatón, se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto crear un marco legal para la protección de los derechos de los peatones, el cual propenda por una movilidad integral, fomentando la cultura del caminar y fortaleciendo la seguridad y la reducción del riesgo de estos. Así mismo, busca realizar las correspondientes modificaciones a la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre, en lo relacionado con las definiciones, prohibiciones para estos, las limitaciones a peatones especiales y los parámetros de velocidad.

Artículo 2°. *Principios.* Las autoridades de tránsito, definidas en el artículo 3° de la Ley 769 de 2002 –modificado por el artículo 2° de la Ley 1383 de 2010–, tendrán la responsabilidad de maximizar el cumplimiento de los siguientes principios en relación con los peatones:

1. **Incremento de la movilidad integral.** Las personas que viven en comunidades pueden acceder a calles, plazas, edificios y sistemas de transporte público accesible, que contribuyan a la inclusión social, solidaridad y democracia.
2. **Diseño y gestión de espacios y lugares para las personas.** Todas las comunidades deben acceder a un entorno ajustado a sus necesidades, para poder disfrutar libremente de un entorno sano y con mejoramiento de integración de las redes peatonales.
3. **Reducción del peligro de atropellos.** Las comunidades deben acceder a calles que sean diseñadas para prevenir siniestros viales, que sean agradables, seguras y adecuadas para la gente que anda, especialmente niños y personas mayores o con movilidad limitada.
4. **Mejoramiento de la sensación y seguridad personal.** Las comunidades deben acceder a un entorno urbano bien mantenido y vigilado que reduzca la inseguridad personal y el temor a usar el entorno.

5. **Desarrollo de una cultura del caminar.** Fomentar activamente a todos los miembros de la comunidad el ejercer ser peatón en todos los ámbitos posibles. Se debe sensibilizar la ciudadanía sobre el rol del peatón como actor prioritario y mayormente vulnerable dentro de la pirámide de movilidad.
6. **Aumentar el apoyo de las instituciones.** Las comunidades requieren que las autoridades les apoyen y salvaguarden la capacidad y la elección de caminar. Asimismo, las instituciones deben comprometerse a un plan de acción claro, conciso y detallado para fomentar la cultura del caminar para el peatón y los demás actores viales.
7. **Perspectiva de género.** Las comunidades deben acceder a programas de cuidado y prevención del peatón que incluyan las perspectivas de género en su planeación, formulación y ejecución, de manera que estos programas respondan a las barreras culturales y ambientales que afectan la movilidad peatonal. La estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional incluirá esta perspectiva de género.
8. **Participación.** La comunidad en general debe participar en los procesos de planeación, formulación y ejecución de los programas de cuidado y prevención del peatón, así como en la estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional.

Artículo 3°. *Definiciones.* Modifíquese el artículo 2° de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 2°. *Definiciones.* Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

(...)

Espacio público: Conjunto de inmuebles públicos y de elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes.

(...)

Peatón: Es el andante del espacio público sin distinción de edad, sexo, género o condición física que camina por sus propios medios o utiliza ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada. También incluye a personas que se desplazan a pie sin ayuda o con caminador, bastón, silla de ruedas, coche de bebé, patines y patinetas recreativas sin motor.

(...)

Artículo 4°. Modifíquese el artículo 58 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 58. Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán:

1. Transitar sobre los guardavías del ferrocarril.
2. Remolcarse de vehículos en movimiento.
3. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
4. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.
5. Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
6. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

Parágrafo 1º. Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, estos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.

Parágrafo 2º. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones deberán asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito, en los términos del artículo 133 de este código, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.

Parágrafo 3º. Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas peatonales autorizadas, a excepción de las calles con ausencia de señalización y/o infraestructura peatonal.

Artículo 5º. Agréguese el artículo 58A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 58A. Derechos de los peatones. Los peatones tienen derecho a:

1. **Acceso progresivo del espacio público.** Los peatones tienen derecho a que las reformas, modificaciones y mantenimiento que las autoridades realicen en espacio público prioricen progresivamente sus necesidades.
2. **Inclusividad.** Las personas en situación de discapacidad o en situación de movilidad reducida tienen derecho a que se tomen medidas específicas que les permitan toda movilidad posible en el espacio público contando con senderos peatonales adaptados para facilitar su desplazamiento y/o caminata guiada; esto acompañado de señales de tránsito que cuenten con dispositivos o sistemas que les garanticen autonomía y protección de sus vidas e integridad física.
3. **Uso efectivo del espacio público.** Los peatones tienen derecho al uso efectivo del espacio público en condiciones que garanticen su salud, seguridad, y tranquilidad. Así mismo, tienen derecho a acceder a cruces peatonales a nivel que garanticen su seguridad y comodidad.

4. **Prioridad.** Los peatones tienen derecho a llevar la vía en caso de que haya un conflicto con un vehículo. Así mismo, podrán cruzar por cualquier punto de la vía –incluso sin que haya un paso establecido–, siempre y cuando no ponga en peligro su vida, ni la de otros actores viales.

5. **Equidad.** Los peatones tienen derecho a unos tiempos semafóricos de cruce que contemplen las diferentes dinámicas de afluencia peatonal en las vías.

6. **Seguridad.** Los peatones tienen derecho a circular por espacios debidamente iluminados que garanticen la visibilidad de los peatones, conductores y ciclistas.

7. **Difusión:** Los peatones tienen derecho a recibir por parte del estado toda la información necesaria sobre los derechos y prohibiciones del peatón, a través de los canales más idóneos y a partir de los primeros niveles de enseñanza escolar.

Artículo 6º. Modifíquese el artículo 59 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 59. Limitaciones a peatones especiales.

Los peatones que se enuncian a continuación podrán ser acompañados, al cruzar las vías por personas mayores de dieciséis años, a excepción de los menores de 6 años quienes siempre deberán contar con acompañamiento.

1. Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos.
2. Los mayores de seis (6) años.
3. Los adultos mayores
4. Las personas en situación de discapacidad.

Artículo 7º. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 63. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de peatones, ciclistas y usuarios de patinetas, dando prelación en ese orden descrito.

Artículo 8º. Prohibición de construcción de puentes o pasos peatonales a desnivel en vías urbanas del país. 12 meses después de la entrada en vigencia de la presente ley, queda prohibida la construcción de puentes peatonales o pasos peatonales a desnivel en vías del sistema vial urbano.

Parágrafo 1º. Se exceptúan de esta prohibición las autopistas y vías de primer orden.

Parágrafo 2º. Los proyectos de construcción de puentes o pasos peatonales a desnivel en vías del sistema vial urbano que estuvieran en etapa de Aviso de Convocatoria en el momento de entrada en vigencia de la presente ley seguirán su curso.

Parágrafo 3º. Los puentes o pasos peatonales a desnivel existentes en vías del sistema vial urbano que se deterioren con el tiempo no tendrán

repotenciación, y deberán ser reemplazados por cruces peatonales a nivel. En los casos en los que por las condiciones de circulación críticas esto es imposible, la Secretaría de Movilidad de la entidad territorial, o quien haga sus veces, deberá presentar un estudio que justifique la construcción de un paso peatonal a desnivel, el cual deberá cumplir con lo establecido en el artículo el artículo 11 del Decreto número 798 de 2010, o la norma que la modifique o sustituya, y la demás normativa que le sea aplicable.

Artículo 9°. Manual de Diseño de Calles Seguras para el Peatón. El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio del Transporte, desarrollará en los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley un Manual de Diseño de Calles Seguras para el Peatón. Este manual tendrá como objetivo principal expedir unos lineamientos básicos que privilegien la seguridad del peatón sobre los demás actores viales.

Para la expedición del Manual, el Ministerio de Transporte contará con el acompañamiento de Invías y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 10. Lineamientos técnicos para implementar la construcción de pasos peatonales a nivel. El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, en conjunto con las entidades territoriales, desarrollarán en los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley una estrategia para promover la construcción de pasos peatonales a nivel seguros en todo el territorio nacional.

Parágrafo 1°. Los pasos peatonales a nivel deberán construirse bajo condiciones de sostenibilidad, equidad y accesibilidad universal, priorizando una infraestructura física apropiada para los peatones como para toda persona con movilidad reducida.

Parágrafo 2°. Cuando por condiciones de seguridad vial o por condiciones de circulación críticas no sea conveniente la construcción de pasos peatonales a nivel, la Secretaría de Movilidad de la entidad territorial, o quien haga sus veces, deberá presentar un estudio que justifique la construcción de un paso peatonal a desnivel, el cual deberá cumplir con lo establecido en el artículo el artículo 11 del Decreto número 798 de 2010, o la norma que la modifique o sustituya, y la demás normativa que le sea aplicable.

Artículo 11. Promoción e información de la cultura del peatón. El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, en conjunto con las entidades territoriales y en articulación con las secretarías departamentales, distritales y municipales de tránsito, transporte y/o movilidad desarrollarán una estrategia de comunicación dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley. La estrategia de comunicación servirá para que la ciudadanía se informe sobre todas las medidas implementadas por estas entidades y promocionar los programas de cuidado y prevención del peatón en virtud de los principios desarrollados en el artículo 2° de la presente ley.

Artículo 12. Día Conmemorativo del Peatón. Declárese el 17 de agosto “Día Mundial del Peatón”, fecha en la cual la Agencia Nacional de Seguridad Vial desarrollará estrategias para conmemorar a los peatones víctimas de siniestros viales, fomentar la cultura vial del peatón y realizar campañas de protección y sensibilización de los derechos y obligaciones de los peatones en las vías.

Artículo 13. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



DANIEL CARVALHO MEJÍA
Coordinador Ponente



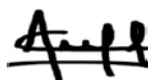
LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN
Ponente



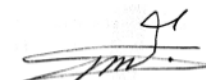
SUSANA GÓMEZ CASTAÑO
Ponente



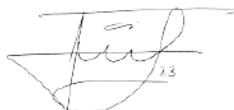
EDUARD ALEXIS TRIANA RINCÓN
Ponente



ALFREDO APE CUELLO BAUTE
Ponente



PEDRO BARACUTAO GARCÍA
Ponente



JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
Ponente



HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ
Ponente



HERNANDO GONZÁLEZ
Ponente

* * *

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DE LA REPÚBLICA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 161 DE 2023 CÁMARA – 76 DE 2022 SENADO

por medio de la cual se aprueba el “Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques”, adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004.

Bogotá, D. C., octubre de 2023

Honorable Presidente

MÓNICA KARINA BOCANEGRA PANTOJA

Comisión Segunda de la Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

Referencia. Informe de Ponencia para Primer Debate en la Cámara de Representantes de la República al Proyecto de Ley número 161 de

2023 Cámara – 76 de 2022 Senado, por medio de la cual se aprueba el “*Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques*”, adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004.

Respetada señora presidente:

En cumplimiento de la designación que nos hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Segunda de la Honorable Cámara de Representantes, y de conformidad con los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, de la manera más atenta y dentro del término establecido para tal efecto, procedemos a rendir Informe de Ponencia Positiva para Primer Debate al Proyecto de Ley número 161 de 2023 Cámara – 76 de 2022 Senado, por medio de la cual se aprueba el “*Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques*”, adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004.

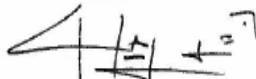
Cordialmente,




ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ
Representante a la Cámara
Coordinadora Ponente



DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ
Representante a la Cámara
Coordinador Ponente



ÁLVARO MAURICIO LONDOÑO LUGO
Representante a la Cámara
Ponente



JHON JAIRO BERRIO LÓPEZ
Representante a la Cámara
Ponente

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 161 DE 2023 CÁMARA – 76 DE 2022 SENADO

por medio de la cual se aprueba el “*Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques*”, adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004.

I. Trámite del proyecto de ley

El proyecto, de iniciativa de la Ministra de Relaciones Exteriores, *Martha Lucía Ramírez Blanco*, y el Ministro de Defensa Nacional, *Diego Aponte Molano*, fue radicado en la Secretaría General del Senado de la República el día 29 de julio de 2022, asignándole el número 76 de 2022 Senado y publicado en la *Gaceta del Congreso* número 891 de 2022.

El día 08 de noviembre de 2022 fue discutido y aprobado en la Comisión Segunda del Senado de la República, con ponencia rendida por el honorable Senador *Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán*, publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1270 de 2022.

Una vez aprobado en primer debate, el proyecto de ley siguió su trámite a la Plenaria del Senado, en donde el honorable Senador *Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán* rindió ponencia positiva,

publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1540 de 2022. El proyecto fue debatido y aprobado por la Plenaria del Senado de la República el día 02 de agosto de 2023.

Mediante Oficio número CSCP - 3.2.02.129/2023 (IIS) del 22 de septiembre de 2023 se designa a los honorables Representantes *Elizabeth Jay-Pang Díaz*, *David Alejandro Toro*, *Álvaro Mauricio Londoño Lugo* y *Jhon Jairo Berrio López* 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.

II. Estructura del proyecto

El proyecto de ley consta de 3 artículos, incluida la vigencia:

Artículo Primero. Apruébese el “*Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques*”, adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004.

Artículo Segundo. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley 7ª de 1944, el “*Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques*”, adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004, que por el artículo primero de esta ley se aprueba, obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfecciona el vínculo internacional al respecto del mismo.

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

III. Antecedentes

a) **Ámbito internacional**

Actualmente, las naves mercantes, casi siempre, transportan agua de lastre cuando la capacidad de carga no ha sido empleada al máximo o carece de esta última. Básicamente, esta acción consiste en el bombeo de agua tomada directamente del puerto de origen para ser almacenada en los tanques de lastre y finalmente, descargada en el puerto de destino con el fin de embarcar mercancías según el tipo de buque. Dicho procedimiento permite al navío compensar su capacidad de carga con su estructura original para garantizar la integridad y complejidad de la misma durante su derrotero (Firestone y Corbett, 2005, pp. 291-292).

Sin embargo, este imprescindible dispositivo para la navegación es, a la vez, un factor de inestabilidad para la bioseguridad marina. Se ha estimado que, anualmente, se transfieren aproximadamente de tres a cinco billones de toneladas de agua de lastre a nivel global. Ello plantea un serio riesgo ambiental internacional, por cuanto que más de 10.000 tipos de especies de microbios acuáticos, plantas y animales pueden ser transportados en el agua de lastre de los buques cada día y descargados en nuevos ambientes marinos.

El problema se acentúa aún más debido a la creciente demanda del transporte marítimo internacional y el consecuente incremento en la

construcción de naves a escala global. Ello genera un aumento en el número, tamaño y velocidad de los buques empleados en el comercio marítimo internacional, convirtiendo esta actividad en el “vector más activo de invasiones marinas” (Hewitt, y Campbell, 2007, p. 398). En efecto, el crecimiento y desarrollo del sistema comercial mundial ha traído como resultado un agudo aumento del número de especies introducidas en los ecosistemas e incrementado la frecuencia con que tales introducciones son realizadas. Ciertamente, la amplia geografía de las rutas navieras y la red de derroteros comerciales a nivel global confirman este hecho (Ramírez, F., 2011).

Al respecto, la problemática del agua de lastre ha sido abordada desde diferentes perspectivas. La sociedad internacional, principal protagonista en el desarrollo y fortalecimiento de mecanismos de lucha contra los efectos perjudiciales de este tipo de prácticas, acudió al Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la Organización Marítima Internacional (OMI) como ente facilitador para sustentar la creciente necesidad de regular e implementar las primeras directrices voluntarias para impedir la introducción de Especies Exóticas Invasoras (EEI) y Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos (OAP) al medio marino procedentes de las descargas del agua de lastre y sedimentos de los buques.

A partir de estos conocimientos e investigaciones, la sociedad internacional emprendió un proceso de normativización con el fin de prevenir los impactos en la transferencia de EEI y OAP a través del agua de lastre, iniciativa que se materializó mediante el Convenio sobre la Diversidad Biológica (CDB-1992) y su artículo 8(h) el cual instó a las partes a seguir principios de prevención, control y erradicación en la introducción de especies invasoras que amenacen los ecosistemas o los hábitats naturales, brindando un marco en el cual se generarían las medidas necesarias para proteger los componentes de la diversidad biológica.

En 1993, la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó la Resolución A.774 (18) que estableció lineamientos específicos para prevenir la introducción de EEI y OAP en el agua de lastre de los buques. La Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI) mediante esta Resolución reconoció que la descarga del agua de lastre y ausencia de un control efectivo, genera una alta probabilidad de que las EEI y OAP pueden causar daño a la salud humana, al medio ambiente y a la infraestructura.

En 1997, la Asamblea de la OMI reunida en su vigésimo periodo de sesiones adoptó la Resolución A.868 (20) titulada “*Directrices para el control y la gestión del agua de lastre de los buques a fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos*”. Esta resolución sugirió la necesidad de tomar medidas urgentes para aplicar los lineamientos en comento.

En 1999, a través del ya constituido Grupo de Trabajo sobre Aguas de Lastre a nivel internacional, se concretó la elaboración de un cuerpo normativo para controlar la gestión de agua de lastre y los sedimentos de los buques, esfuerzos que se materializaron en el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM), con la adopción en Conferencia Diplomática del Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques (Convenio BWB), junto con quince (15) Directrices para su puesta en práctica e implementación.

Para tal efecto, la Organización Marítima Internacional (OMI) y sus Estados miembros con el apoyo del Fondo Mundial del Medio Ambiente (GEF, por su sigla en inglés), el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), y la industria naviera, crearon el Programa Mundial de Especies Invasoras por agua de Lastre.

El proyecto inicial de este Programa se denominó “*Remoción de Barreras para la efectiva implementación del control y medidas de gestión del agua de lastre en países en desarrollo*” para un periodo de ejecución 2000-2004, el cual se enfocó en ayudar a dichos países a implementar de manera voluntaria, las medidas de carácter urgente previstas en la Resolución A.868(20) con el fin de reducir la transferencia de especies invasoras que tiene como vector el agua de lastre.

Dadas las experiencias desarrolladas en la fase inicial del Programa, se implementó la segunda fase bajo el nombre “*Asociaciones GloBallast*” (GloBallast Partnership) para ser ejecutado entre 2007 y 2017, con miras a “*Construir Asociaciones para Asistir a los Países en Vía de Desarrollo a Reducir la Transferencia de Organismos Acuáticos Dañinos por Aguas de Lastre de los Buques*” (Building Partnerships to Assist Developing Countries to Reduce the Transfer of Harmful Aquatic Organisms in Ships’ Ballast Water) y cuyo objetivo es apoyar a los países y/o regiones particularmente vulnerables a expedir reformas legales y políticas para alcanzar los objetivos del Convenio a través del fortalecimiento institucional, construcción de capacidades y cooperación técnica de programas para proteger a los Estados vulnerables y con creciente riesgo de la bio-invasión acuática.

Para una mejor ejecución regional del Programa, se designaron unos puntos focales. En este sentido, la Secretaría Ejecutiva del Plan de Acción para la Protección del Medio Marino y Áreas Costeras del Pacífico Sudeste de la CPPS, es la encargada de gestionar las actividades del Programa GloBallast como coordinador regional en el Pacífico Sudeste y Argentina, de la cual Colombia a través de la Dirección General Marítima, asumió la Presidencia Regional del Proyecto Asociaciones GloBallast durante la “*Segunda Reunión del Grupo de Tarea Globallast para el Pacífico Sudeste y Argentina*”, la cual fue convocada por la Secretaría Ejecutiva del Plan de Acción para la Protección del Medio Marino y Áreas Costeras del Pacífico Sudeste, institución coordinadora del Proyecto Globallast para la región.

Desde entonces, se han coordinado de manera dinámica las diferentes acciones para la gestión de agua de lastre a través de las Coordinaciones Nacionales de los Estados miembros y Argentina, entre los que se encuentran la realización de talleres y reuniones regionales.

b) **Ámbito Nacional**

El apremiante crecimiento sobre la gestión de agua de lastre para prevenir los riesgos de transferencia de EEI y OAP inducidos por el intercambio de este tipo de aguas, refleja un reto y un compromiso político-jurídico que Colombia debe asumir para contrarrestar los efectos colaterales derivados del aumento de tráfico marítimo relacionado con el comercio internacional.

Colombia ha ratificado y adherido algunos convenios y tratados que han sido importantes en la evolución del estudio del control y gestión del agua de lastre entre los que se destacan los siguientes:

- Ley 165 del 9 de noviembre de 1994, por medio de la cual se aprueba el “*Convenio sobre la Diversidad Biológica*”, suscrito en Río de Janeiro el 5 de junio de 1992. En su artículo 8º, numeral h), establece que en la medida de lo posible y según proceda, impedirá que se introduzcan, controlará o erradicará las especies exóticas que amenacen a ecosistemas, hábitats o especies.
- Ley 45 del 26 de febrero de 1985, Por medio de la cual se aprueban: El “*Convenio para la protección del medio marino y la zona costera del Pacífico Sudeste*”, que en su artículo 3º, numeral 3, establece que las Altas Partes Contratantes procurarán que las leyes y reglamentos que expidan estén al tenor de prevenir, reducir y controlar la contaminación de su respectivo medio marino y zona costera, procedente de cualquier fuente, promoviendo una adecuada gestión ambiental de estos y que sean tan eficaces como aquellas normas vigentes de carácter internacional.
- Ley 740 del 24 de mayo de 2002, por medio de la cual se aprueba el “*Protocolo de Cartagena sobre Seguridad de la Biotecnología del Convenio sobre la Diversidad Biológica*”, suscrito en Montreal el 29 de enero de 2000.
- Ley 12 del 19 de enero de 1981, mediante el cual se aprueba y se adopta el “*Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques*”, firmado en Londres el 2 de noviembre de 1973 y el “*Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por Buques*” (1973) firmado en Londres el 17 de febrero de 1978 y se autoriza al Gobierno nacional para adherir a los mismos - MARPOL 73/78.

Por su parte, existen convenios firmados por Colombia con diferentes organismos que, si bien no tienen relación directa con el

tema, puede influenciar en el control de la gestión del agua de lastre y sedimentos de los buques, entre ellos:

- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS) en su forma enmendada incluyendo el código IGS. (Ley 8ª de 1980). El contenido normativo del SOLAS incluye la temática en la generación de acciones para evitar que buques en condiciones precarias sigan transitando y así evitar que se afecte la seguridad de la vida humana y el medio ambiente.

Cabe anotar que a pesar de haber ratificado estos convenios, ninguno de ellos provee lineamientos técnicos específicos y fuerza normativa suficiente para ejercer control y gestión eficiente, eficaz y efectivo del agua de lastre.

De acuerdo al anterior contexto normativo, Colombia como país líder del Proyecto GloBallast y a través de la Dirección General Marítima como punto focal nacional del proyecto, lideró la creación del Grupo de Tarea Nacional de Agua de Lastre (GTN), conformado por las entidades públicas, privadas y academias que tienen injerencia en el tema, con el propósito de coordinar acciones para llevar a la práctica el *Programa GloBallast*.

Al respecto, el Grupo de Tarea Nacional (GTN), como parte de la estructura del proyecto *GloBallast* tiene como objetivos fundamentales, entre otros, la creación de estructuras jurídicas, políticas e institucionales con el fin de reglamentar la gestión y control del agua de lastre y sedimentos de los buques y cuyo impacto representa un potencial para ocasionar daños significativos a la salud pública y a la biodiversidad, así como una fuerte incidencia en la economía y bienestar de las áreas expuestas.

En este sentido, la Dirección General Marítima (Dimar) expidió la Resolución número 477 del 6 de septiembre de 2012, “*Por la cual se adoptan y establecen las medidas y el procedimiento de control para verificar la gestión del agua lastre y sedimentos a bordo de naves y artefactos navales nacionales y extranjeros en aguas jurisdiccionales colombianas*”. En esta resolución se adoptan normas de eficacia en el plan de gestión de agua de lastre y sedimentos, verificación de sistemas de gestión de agua de lastre a bordo, en especial a lo relativo de la regla D2 sobre sistemas de tratamiento a bordo, y control de la gestión de agua de lastre y sedimentos de las naves y artefactos navales que estén sujetos a inspección de la Autoridad Marítima en aguas jurisdiccionales de Colombia, de acuerdo a los artículos, anexos y directrices establecidos por el Convenio BWB.

Por otra parte, Colombia ha realizado dos Estrategias Nacionales y Planes de Acción para la Gestión y Control de Agua de Lastre (ENAL) para los períodos 2011-2014 y 2016-2020. En la actualización de esta última ENAL, se definieron 4 líneas de acción: (I) Investigación y desarrollo

científico (Reconocimiento biológico portuario de referencia, tecnologías de tratamiento de agua se lastre a bordo), (II) Apropiación de conocimientos y transferencia de capacidades técnicas, (III) Reglamentación jurídica para implementación de la gestión de Agua de Lastre y (IV) Gestión para reducir riesgos de introducción de EEI y OAP a través del agua de lastre.

Estos avances que ha realizado el Estado colombiano, son un reflejo de las acciones alcanzadas a nivel nacional y los resultados que ha tenido el Programa GloBallast a nivel internacional con el fin de preparar a la sociedad internacional en la implementación del Convenio BWM una vez entre en vigor. Sin embargo, no es suficiente, ya que el objetivo final es reducir al máximo la introducción de las EEI y OAP contenidos en el agua de lastre, y en lo posible eliminarlos mediante la implementación de tecnologías instaladas a bordo de los buques.

Adicionalmente, el pasado 4 de agosto fue sancionada la Ley 2133 de 2021, “por medio de la cual se establece el régimen de abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo”, con la cual se busca un impulso efectivo del sector marítimo colombiano, con un abanderamiento de naves mucho más ágil y eficiente, eliminando a su vez demoras administrativas para abanderar que aún persistían en el ordenamiento jurídico como el requisito de la escritura pública y la verificación de informes por tráfico de estupefacientes, así como estableciendo beneficios tributarios que sirvan de estímulo para que tanto nacionales y extranjeros abanderen en nuestro país.

En definitiva, la ley tiene como uno de sus principales objetivos que Colombia se convierta en un referente regional e internacional para el abanderamiento de naves y artefactos navales; con lo cual, también se impulsaría el desarrollo económico de los diferentes sectores asociados, como lo son la gente de mar, las marinas y clubes náuticos, agencias marítimas, servicios marítimos, los astilleros y talleres de reparación, entre otros.

No obstante, lo anterior para lograr dicho posicionamiento regional en el ámbito marítimo, también es necesario que el Estado colombiano complemente el marco general de los diferentes Convenios Internacionales Marítimos que tienen una relación directa con sus obligaciones como Estado de Abanderamiento. Por lo que los buques que sean abanderados en Colombia sólo podrán navegar por los mares del mundo y entrar a puertos extranjeros bajo los más altos estándares marítimos y con criterios de reciprocidad por los diferentes Estados, en la medida que sean adoptados dichos instrumentos que materializan la seguridad en la navegación, la seguridad de la vida humana en el mar y protección del medio marino, como ejes principales de la Organización Marítima Internacional.

IV. Justificación

El “Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques”, pretende prevenir, reducir al mínimo y en último término eliminar la transferencia de EEI y OAP provenientes del agua de lastre y los sedimentos de los buques con el fin de no generar riesgos al medio ambiente, a la salud humana, a los bienes y recursos del Estado y de los particulares, creando la necesidad estatal de patrocinar las medidas necesarias para la adopción de un marco jurídico internacional, que proveerá al Estado colombiano de las herramientas necesarias para prevenir los problemas en mención.

Recuérdese, las especies invasoras marinas aparte de ser cuerpos pequeños y generalmente incognoscibles pueden ser no detectadas y excluidas como posibles especies exóticas a raíz de los cambios taxonómicos e históricos. El resultado parcial de este fenómeno, ha sido la consecuente desestimación de la bioinvasión acuática, subrayando el hecho de que los efectos ecológicos de las especies exógenas son más grandes de lo que se estima (Bax, *et al.*, 2001). Esta continua imprevisión tiende de una parte a acentuarse conforme al escaso conocimiento sobre la dispersión inicial, establecimiento y propagación de las EEI y OAP y por otra, conducen a determinar que el grado de control que puede ser ejercido para evitar potenciales invasiones resultará inexistente, dada la poca importancia e insuficiente gnososis registrada sobre la problemática en cuestión (Puth & Post, 2005; Perrault & Muffet, 2002).

Por consiguiente, es sumamente preocupante, si se considera la advertencia emitida por Bright (1999), al afirmar que la presencia de dichas especies puede generar una tendencia hacia la homogenización de la biota a nivel mundial. En ese sentido, existe una “contaminación biológica”, la cual está degradando los ecosistemas, amenazando la salud pública y costando billones de dólares anualmente. “*Confrontar este problema puede ser tan crítico como el reto ambiental de reducir las emisiones de CO₂*” (Brigh, 1998, p. 50). En ello coincide Shine (2007) al señalar a las EEI y OAP como la segunda causa de la pérdida de biodiversidad y uno de los conductores de los cambios ambientales a nivel global. Pese a ello, y a diferencia de la contaminación química, por ejemplo, la bioinvasión marina todavía no constituye una categoría de decadencia ambiental al interior de la cultura legal de la mayor parte de los países e instituciones internacionales. En parte, esta ceguera conceptual puede ser explicada por el hecho de que los ecosistemas marinos puedan verse aparentemente en condiciones normales, sin embargo, como se mencionó anteriormente, la bioinvasión marina es una “contaminación biológica” e irreversible que puede ser catalogada como de invisible.

De tal forma que la adhesión a este Convenio permitirá generar herramientas que creen un fortalecimiento del sistema jurídico nacional y el cumplimiento de los fines del Estado que se materializan a través de principios de categoría

constitucional (Artículo 2º - Constitución Política) como la garantía de gozar de un ambiente sano y el deber del Estado de garantizar la protección del ambiente, la conservación de las áreas de importancia ecológica y el fomento de la educación para el logro de sus fines (Artículo 95 - Constitución Política) junto con la obligación del Estado de planificar el manejo y el aprovechamiento de los recursos naturales bajo las premisas de conservación, restauración o sustitución de los mismos y la prevención y el control de los factores de deterioro ambiental, todo en un marco de cooperación entre Estados en pro de la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas (Artículo 80. Constitución Política).

Así mismo, mediante la Ley 6ª de 1974, el Estado colombiano se convirtió en miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI), y ha venido aprobando por ley una serie de Instrumentos Internacionales relativos a la seguridad marítima y la protección del medio marino. De igual manera, Colombia ha participado en diferentes sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI en donde se han adoptado las siguientes Resoluciones relacionadas con la materia:

- a) RESOLUCIÓN MEPC.152 (55) - (Adoptada el 13 de octubre de 2006) - Directrices sobre las instalaciones de recepción de sedimentos (D1).
- b) RESOLUCIÓN MEPC.173 (58) - (Adoptada el 10 de octubre de 2008) - Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2).
- c) RESOLUCIÓN MEPC.123 (53) - (Adoptada el 22 de julio de 2005) - Directrices para el cumplimiento equivalente de la gestión del agua de lastre (D3).
- d) RESOLUCIÓN MEPC.127 (53) - (Adoptada el 22 de julio de 2005) - Directrices para la gestión del agua de lastre y la elaboración de planes de gestión del agua de lastre (D4).
- e) RESOLUCIÓN MEPC.153 (55) - (Adoptada el 13 de octubre de 2006) Directrices sobre las instalaciones de recepción de agua de lastre (D5).
- f) RESOLUCIÓN MEPC.124 (53) - (Adoptada el 22 de julio de 2005) - Directrices para el cambio del agua de lastre (D6).
- g) RESOLUCIÓN MEPC.162 (56) - (Adoptada el 13 de julio de 2007) - Directrices para la evaluación de los riesgos a efectos de la regla A-4 del convenio sobre la gestión del agua de lastre (BWM) (D7).
- h) RESOLUCIÓN MEPC.174 (58) - (Adoptada el 10 de octubre de 2008) - Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8).
- i) RESOLUCIÓN MEPC.169 (57) - (Adoptada el 4 de abril de 2008) - Procedimiento para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas (D9).
- j) RESOLUCIÓN MEPC.140 (54) - (Adoptada el 24 de marzo de 2006) - Directrices para la aprobación y la supervisión de programas para prototipos de tecnologías de tratamiento del agua de lastre (D10).
- k) RESOLUCIÓN MEPC.149 (55) - (Adoptada el 13 de octubre de 2006) Directrices para el cambio del agua de lastre (normas de proyecto y construcción) (D11).
- l) RESOLUCIÓN MEPC.209 (63) - (Adoptada el 2 de marzo de 2012) - Directrices sobre el proyecto y la construcción para facilitar el control de los sedimentos de los buques (D12).
- m) RESOLUCIÓN MEPC.161 (56) - (Adoptada el 13 de julio de 2007) - Directrices sobre medidas adicionales con respecto a la gestión del agua de lastre, incluidas las situaciones de emergencia (D13).
- n) RESOLUCIÓN MEPC.151 (55) - (Adoptada el 13 de octubre de 2006) Directrices sobre la designación de zonas para el cambio del agua de lastre (D14).
- o) RESOLUCIÓN MEPC.163 (56) - Directrices para el cambio del agua de lastre en la zona del tratado antártico.
- p) RESOLUCIÓN MEPC.252 (67) - (Adoptada el 17 de octubre de 2014) - Directrices para la supervisión por el estado rector del puerto en virtud del convenio BWM.

Frente a este escenario, el Estado tiene como obligación garantizar la protección del medio ambiente, la salud pública y los posibles efectos adversos en la economía por la práctica no controlada de la descarga del agua de lastre y sedimentos de los buques, constituyéndose una obligación de rango Constitucional (Artículo 4º Constitución Política) en armonía con la prevalencia de los instrumentos internacionales en el orden jurídico interno, siempre y cuando dichas normas hubiesen sido integradas en la normativa colombiana a través de la ratificación del Estado, previo análisis de constitucionalidad (artículo 93 - Constitución Política) según jurisprudencia de la Corte Constitucional mediante Sentencia C-295-93 Magistrado Ponente Carlos Gaviria Díaz.

La introducción de especies marinas invasivas en ecosistemas diferentes a su hábitat natural, a través del Agua de Lastre y sedimentos de los buques o adheridas a sus cascos o de otros vectores, han sido reconocidas por las Naciones Unidas como una de las cuatro amenazas que actualmente enfrentan los océanos del mundo, además de la sobreexplotación de los recursos marinos, la destrucción del hábitat y la contaminación marina producida por fuentes terrestres.

En ese sentido, el alto número de naves que transitan por los puertos colombianos y la demanda del tráfico marítimo internacional son factores del riesgo y aumento de las especies y patógenos

invasores que podría afectar el medio marino, las actividades pesqueras, la salud, el turismo; entre otros. Esta es una de las razones por las cuales la Autoridad Marítima Colombiana como entidad técnica, ha sido beneficiaria de proyectos internacionales y cooperación para la financiación de capacitación del personal y desarrollo de investigación científica, que permita el análisis de datos estadísticos, levantamiento de líneas base biológicas en las costas colombianas y estudios del agua de lastre a través de las inspecciones realizadas a naves de tráfico marítimo internacional.

V. Estado del convenio

Este Convenio entró en vigor el 8 de septiembre de 2017, actualmente cuenta con 88 Estados Parte, con una flota que representa cerca del 91,20% del tonelaje mundial. El instrumento es un hito hacia la prevención de la propagación de especies acuáticas invasoras.

Colombia a este convenio presentó observaciones mediante documento BWM/CONF/7 del 17 de noviembre de 2003 en el cual argumenta la posición del Estado colombiano frente al documento MPEC49/22 y BWM/CONF/2, relacionados con el examen de un proyecto de Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques.

El Convenio ha sido enmendado a través de las siguientes resoluciones de la Organización Marítima Internacional - OMI: Resolución MEPC.296(72); Resolución MEPC.297(72); Resolución MEPC.299(72) y Resolución MEPC.325(75). Las enmiendas derivadas de las resoluciones anteriores son de carácter netamente técnico y no generan mayores responsabilidades a nivel Estatal ni institucional.

VI. Obligaciones del Estado Colombiano generadas por la adhesión al Convenio BWM

Tras el análisis del Convenio BWM por parte de la Dirección General Marítima y las autoridades nacionales a luz de su legislación y prácticas nacionales (artículo 150 numeral 16 de la Constitución Política de Colombia), una vez aprobado el cuerpo normativo todas las obligaciones del Convenio BWM deberán ser cumplidas.

a) Obligaciones Generales

El artículo 2º, del Convenio BWM, “Obligaciones Generales”, insta a las Partes del Convenio a llevar acabo con total y completa efectividad las disposiciones allí descritas junto con sus Anexos, a fin de prevenir, minimizar y eliminar la transferencia de EEI y OAP, por medio de las aguas de lastre y sedimentos de los buques. El Convenio otorga a las Partes el derecho de tomar, individual o conjuntamente con otras partes, medidas más rigurosas respecto de dicha prevención, reducción o eliminación, todo en concordancia con el Derecho Internacional.

Las Partes tienen la responsabilidad de garantizar que las prácticas de gestión de aguas de lastre y

manejo de sedimentos de los buques no resulten más gravosas causando un daño mayor o interferencia a las medidas que previenen al medio ambiente, a la salud humana y a los bienes o recursos de esos u otros Estados.

Colombia posee una estructura administrativa, política y legal conveniente para abordar la adecuación de estas obligaciones generales, actualmente vinculadas al Grupo de Tarea Nacional. A nivel de su administración central, cuenta con el Ministerio de Medio Ambiente, el Ministerio de Defensa a través de la Dirección General Marítima (Dimar), el Ministerio de Transporte a través de la Superintendencia de Puertos y Transporte, a nivel de actores temáticos y territoriales tiene a las Corporaciones Autónomas Regionales, autoridades ambientales departamentales y distritales, agencias marítimas, líneas navieras, sociedades portuarias y proveedores en general. Estos actores deberán actuar en el marco del Convenio, a través de las herramientas pertinentes y necesarias que logren superar los retos que trae para el país la implementación de las obligaciones de este tipo de convenios.

b) Instalaciones de recepción de sedimentos

Las partes se comprometen a garantizar que los puertos y las terminales donde se realiza la limpieza o reparación de los tanques de lastre, cuenten con instalaciones de recepción adecuadas para dichas actividades.

Actualmente, Colombia no cuenta con instalaciones portuarias destinadas para la gestión del agua de lastre; sin embargo, para la gestión y disposición de los residuos operacionales de los buques, existen empresas particulares que prestan este tipo de servicio conforme a los convenios internacionales y enmarcados en el ordenamiento jurídico nacional.

Es de resaltar que la Dirección General Marítima emitió la Resolución número 477 de 2012 *por la cual se adoptan y establecen las medidas y el procedimiento de control para verificar la gestión del Agua de Lastre y sedimentos a bordo de naves y artefactos navales nacionales y extranjeros en aguas jurisdiccionales colombianas*, el objetivo de esta reglamentación, previsto en el artículo 10 Capítulo IV, establece procedimientos administrativos y operativos de verificación y control de la gestión del Agua de Lastre y sedimentos por parte de las naves, astilleros, talleres de reparación, entre otros.

Asimismo, la resolución enunciada en el inciso anterior, en su artículo 13 expresa *“Eliminación de sedimentos. La nave y artefacto naval no podrá descargar en aguas jurisdiccionales colombianas los sedimentos resultado de la gestión del Agua de Lastre provenientes de la limpieza cotidiana de los tanques de lastre. Sin embargo, podrá entregarlos en un lugar donde existan facilidades de recepción”*.

En ese sentido, la Resolución número 0759 de 2020 establece los requisitos para las instalaciones de recepción que pretendan recibir este tipo de residuos, deberán realizar la solicitud a la Autoridad

Marítima Colombiana y obtener la Licencia de Explotación Comercial en la categoría I-3.

Finalmente, la Resolución número 645 del 25 de noviembre de 2014 por la cual se implementan algunas disposiciones sobre el Manejo Integrado de Desechos generados por Buques, expedida por la Dirección General Marítima, junto con la Resolución número 930 del 25 de noviembre de 1996, por la cual se reglamenta la recepción de los desechos generados por los buques en los Puertos Terminales, Muelles y Embarcaciones, expedida por la Superintendencia de Puertos y Transporte, esgrimen cuerpos normativos que se pueden transpolar o servir de fundamento para regular las actividades de las instalaciones de recepción que se dediquen a las actividades de tratamiento y disposición final de los sedimentos lastre de los buques.

c) Investigación y Control

El Convenio BWM pide a las Partes que individual o colectivamente promuevan o faciliten la investigación científica o técnica sobre la gestión del agua de lastre; y controlen los efectos de la gestión del agua de lastre en las aguas bajo su jurisdicción.

Colombia cuenta con una estructura sólida en pro de la investigación, existen entidades encargadas de optimizar este escenario como los centros de investigaciones, institutos científicos y universidades públicas y privadas. Desde el punto de control e inspección, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Dirección General Marítima (Dimar), Autoridades ambientales competentes y el Comando de Guardacostas contribuyen a la ejecución de estas funciones.

Particularmente, la Autoridad Marítima bajo el marco de la Resolución Dimar número 477 de 2012, dispuso equipos de medición rápida y personal entrenado para verificar la gestión del agua de lastre antes de ser descargado en los puertos nacionales, los cuales se notifican a través de la documentación de arribo de las naves a los puertos colombianos. Adicionalmente Dimar cuenta con laboratorios acreditados tanto en el Pacífico como para el Caribe, junto con equipos de mayor tecnología para verificar el cumplimiento de los indicadores establecidos en el estándar D2, para el caso en que los buques reporten la gestión del agua de lastre a través de sistemas de tratamiento a bordo.

d) Reconocimiento, Certificación e Inspección

El Estado como función de Estado de Abanderamiento, exige a los buques que enarbolan su pabellón o que operen bajo su Autoridad, estén sujetos a inspección para el reconocimiento y/o certificación de conformidad con las reglas del anexo del Convenio (artículo 7° - Reconocimiento y certificación). Así como en su función de Estado Rector del Puerto (Artículo 9° - Inspección de Buques), podrá verificar los buques que naveguen en su jurisdicción, inspeccionar los libros de registro de agua de lastre y/o tomar muestras de esta.

Frente a las inquietudes, se podrá llevar a cabo una inspección detallada, la autoridad que realice la inspección tomará las medidas necesarias que garanticen que el buque no descargará agua de lastre hasta que lo pueda hacer sin presentar una amenaza de daño al medio ambiente, la salud humana, los bienes o los recursos del Estado y los particulares. Se realizarán todos los esfuerzos posibles para evitar que un buque sea indebidamente detenido o demorado (Artículo 12. Demora Indevida de Buques).

El marco legal del Decreto Ley 2324 de 1984, por el cual se regulan las funciones de la Autoridad Marítima de Colombia, en su artículo 5°, de las funciones y atribuciones, numeral 5 estipula “Regular, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación en general, la seguridad de la vida humana en el mar, la búsqueda y salvamento marítimo y fijar la dotación de personal para las naves.” junto con el numeral 6° que determina “Autorizar la operación de las naves y artefactos navales en aguas colombianas.” Por su parte el artículo 113 del decreto ley en mención dispone: “Inspecciones ordinarias y extraordinarias. Las inspecciones ordinarias a las naves y artefactos navales se efectuarán dentro de los plazos y lugares que fije la reglamentación. Las inspecciones extraordinarias se dispondrán cuando la autoridad marítima lo considere conveniente, o en caso de avería que pueda afectar la navegabilidad del buque o artefacto naval o cuando se cause o pueda causarse contaminación”. Lo anterior genera un plano de actuación para que la Dirección General Marítima como los demás actores marítimos articulen esfuerzos para el cumplimiento de este acápite, el control del agua de lastre deberá ser directamente proporcional con la gestión a bordo de los buques y el impacto que cause este tipo de aguas al medio marino.

e) Asistencia Técnica y Cooperación Regional

El Convenio BWM alienta a las Partes a brindar apoyo a aquellas Partes que soliciten asistencia técnica para capacitar personal; asegurar la disponibilidad de tecnologías, equipos e instalaciones pertinentes; iniciar programas de investigación y desarrollo conjuntos; y realizar otra acción que apunte a la implantación efectiva del Convenio.

Como fue esgrimido en el acápite de normativa nacional, Colombia ha suscrito varios Convenios internacionales mediante los cuales se puede establecer una base de gestión de agua de lastre. De igual forma, la articulación del trabajo del Grupo de Tarea Nacional junto con las Reuniones Regionales del Programa Globallast da a conocer los esfuerzos y avances que en la materia ha realizado Colombia con la finalidad de implementar una estrategia nacional que sirva para abordar el tema.

f) Prescripciones de Gestión y Control para Buques

Se exige a los buques que tengan a bordo e implementen un Plan de Gestión de agua de Lastre

aprobado por la administración (Regla B-1). El Plan de Gestión de Agua de Lastre es específico para cada buque e incluye una descripción detallada de las acciones a ser tomadas para implantar las prescripciones y prácticas sobre Gestión de Aguas de Lastre. Los buques deben contar con un Libro de Registro de Agua de Lastre (Regla B-2) para registrar cuando el agua de lastre es ingresada a bordo; circulada o tratada con fines de gestión de agua de lastre y descargas en el mar. También debe registrar cuando se descarga agua de lastre en una instalación de recepción y otras descargas accidentales o excepciones de agua de lastre.

g) Intercambio de Agua de Lastre

El intercambio de agua de lastre corresponde a la Regla B-4 del Convenio BWB; este reglamenta el cumplimiento de la norma de la Regla D-1, de la siguiente manera: Todos los buques que utilicen intercambio de agua de lastre deberán, cuando sea posible, realizar intercambios de agua de lastre al menos a 200 millas náuticas de las costas más cercanas en aguas de como mínimo 200 metros de profundidad, tomando en cuenta las Directrices elaboradas por la OMI. En los casos en que el buque no pueda realizar intercambios de agua de lastre como se indica arriba, esto deberá realizarse lo más alejado de la tierra más cercana como sea posible, y en todos los casos como mínimo a 50 millas náuticas de las costas más cercanas en aguas de, como mínimo, 200 metros de profundidad. Cuando no se puedan cumplir estos requisitos, se podrán designar zonas donde los buques puedan realizar intercambio de aguas de lastre. Todos los buques deberán quitar y eliminar los sedimentos de los espacios designados para transportar agua de lastre de conformidad con las disposiciones del Plan de Gestión de Agua de Lastre de los Buques. Colombia está en proceso de oficializar las zonas de recambio de agua de lastre tanto en el Pacífico como en el Caribe, de acuerdo a propuesta elaborada por los Centros de Investigación de la Autoridad Marítima y en proceso de validación con la Autoridad Ambiental.

h) Medidas Adicionales

Una parte, individual o conjuntamente con otras Partes, podrán imponer a los buques medidas adicionales para gestionar el agua de lastre y los sedimentos. En estos casos, la Parte o las Partes deberán con los Estados circundantes o cercanos que pudieran verse afectados comunicar su intención de establecer medidas adicionales a las de la Organización con al menos 6 meses de antelación, excepto en situaciones de emergencia o epidemias. Cuando corresponda, las Partes tendrán que obtener la aprobación de la OMI para implantar dichas prescripciones adicionales. Durante el proceso de elaboración del Convenio, se centrarán esfuerzos considerables en el desarrollo de estándares apropiados para la gestión de agua de lastre. Existe un estándar de intercambio de agua de lastre y un estándar de rendimiento de agua de lastre.

VII. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Texto aprobado en Plenaria de Senado	Texto propuesto para primer debate	Comentario
Título: <i>Por medio del cual se aprueba el “Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques”, adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004.</i>	Título: <i>Por medio del la cual se aprueba el “Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques”, adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004.</i>	Se corrige la redacción y se ajusta al texto presentado por el Gobierno nacional
Artículo primero. Apruébese el “Convenio Internacional para el Control y a Gestión del Agua de Lastres y los Sedimentos de los Buques”, adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004.	Artículo primero. Apruébese el “Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques”, adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004.	Se corrige la redacción y se ajusta al texto presentado por el Gobierno nacional
Artículo segundo. De conformidad con los dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1994, el “Convenio Internacional para el Control y a Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques”, adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004, que por el artículo primero de esta ley se aprueba, obligara a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfecciona el vínculo internacional al respecto del mismo.	Artículo segundo. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, el “Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques”, adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004, que por el artículo primero de esta ley se aprueba, obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfecciona el vínculo internacional al respecto del mismo.	Se corrige la redacción y se ajusta al texto presentado por el Gobierno nacional
Artículo tercero. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.	Artículo tercero. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.	Se mantiene igual

VIII. Impacto fiscal

El artículo 7° de la Ley 819 de 2003 establece que estipula que los proyectos de ley deberán contener en la exposición de motivos el posible impacto fiscal de la iniciativa legislativa propuesta. Se debe señalar que al analizar el proyecto de ley no se ordenan gastos específicos o se establecen beneficios tributarios, toda vez que la adhesión al convenio no cambia ninguna de las obligaciones financieras existentes, teniendo en cuenta que la carga administrativa estaría a cargo de la Dirección General Marítima a través de las figuras de Estado Ribereño (ER), Estado de Abanderamiento (EB) y Estado Rector del Puerto (ERP).

IX. Análisis sobre posible conflicto de interés

De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5ª de 1992 (Reglamento del

Congreso), y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, se puede concluir preliminarmente que la misma no representa un conflicto de interés **para los ponentes**, ni para los Congresistas que participen en su trámite, dado su alcance general y abstracto.

Lo anterior, sin perjuicio de la libertad que le asiste a todo congresista para declararse impedido por advertir que de la ley pueda resultar un beneficio particular, actual y directo, a su favor, de su cónyuge o compañero (a) permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

X. Proposición

Por lo anteriormente expuesto, solicitamos a los honorables miembros de la Comisión Segunda de Cámara **dar primer** debate y aprobar el Proyecto de Ley número 161 de 2023 Cámara – 76 de 2022 Senado, *por medio de la cual se aprueba el “Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques”*, adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004 conforme al texto propuesto.

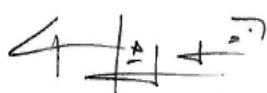
De los honorables Congresistas,



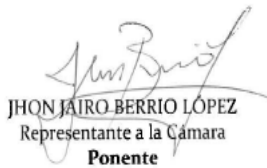
ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ
Representante a la Cámara
Coordinadora Ponente



DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ
Representante a la Cámara
Coordinador Ponente



ÁLVARO MAURICIO LONDOÑO LUGO
Representante a la Cámara
Ponente



JHON JAIRO BERRÍO LÓPEZ
Representante a la Cámara
Ponente

Referencias bibliográficas

Bax, N., Williamson, A., Agüero, M., González, E., Geeves, W. (2003). Marine invasive alien species: a threat to global biodiversity. *Marine Policy*, vol. 27, p. 313-323.

Bax, N., Carlton, J.T., Mathews-Amos, A., Haedrich, R.L., Howarth, F.G., Purcell, J.E., Rieser, A., y Grays, A. (2001). The control of biological invasions in the world's oceans. *Conservation Biology*, vol. 15, p. 1234-1246.

Bright, C. (1999). Invasive species: pathogens of globalization. *Foreign Policy*, vol. 116, p. 50-64.

Carlton, J. T. (1985). Transoceanic and interoceanic dispersal of coastal marine organisms: the biology of ballast water. *Oceanography and Marine Biology - An Annual Review*, vol. 23, p. 313-71.

Dimar-Cioh. (2009). Dossier para el control y la gestión del agua de lastre y sedimentos de los buques en Colombia. Dirección General Marítima, Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe. Ed. Dimar, Serie Publicaciones Especiales Cioh Vol.3. Cartagena de Indias, Colombia.

Dimar. (2015). Estrategia Nacional para Control y Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos de Buques 2016-2020.

Dimar. (s.f). Diagnóstico de la Situación del País para la Implementación del Convenio Internacional para el control y la Gestión de Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques Colombia - Visión Poder Marítimo.

Hewitt, C. Marine. (2003). Biosecurity issues in the world oceans: global activities and Australian directions. *Ocean Yearbook*, vol. 17, p. 193-212.

Hewitt, C., Campbell, M. (2007). Mechanisms for the prevention of marine bioinvasions for better biosecurity. *Marine Pollution Bulletin*, vol. 55, p. 395-401.

Hewitt, C., Willing, J., Bauckham, A., Cassidy, A. M., Cox, C. m. S., Jones, L. y Wotton, D.M. (2004). New Zeland marine biosecurity: delivering outcomes in a fluid environment. *New Zeland Journal of Marine and Freshwater Research*, vol. 38, p. 429-438.

IMO [International Maritime Organization]. (1999). IMO News. Londres, Reino Unido.

IMO. (2005). Convenio Sobre la Gestión sobre la gestión del Agua de Lastre y sedimentos de buques.

Perrault, A.M., y Muffet, W.C. (2002). Turning off the Tap: A Strategy to Address International Aspects of Invasive Alien Species. *Reciel*, vol. 11, No. 2, p. 211-224.

Puth, L.M., y Post, D.M. Studying invasion: have we missed the boat? *Ecology Letters*, 2005, vol. 8, p. 715-721.

Ruíz, G., Carlton, J., Grosholz, E. D., Hines, A. H. (1997). Global invasions of marine and estuarine habitats by non-indigenous species: mechanisms, extent, and consequences. *American Zoologist*, vol. 37, p. 621-632.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 161 DE 2023 CÁMARA – 76 DE 2022 SENADO

por medio del cual se aprueba el “Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques”, adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004.

El Congreso de Colombia

DECRETA:


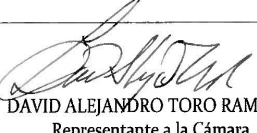
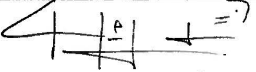
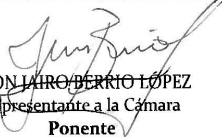
Artículo primero. Apruébese el “Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques”, adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004.

Artículo segundo. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, el “Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques”,

adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004, que por el artículo primero de esta ley se aprueba, obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfecciona el vínculo internacional al respecto del mismo.

Artículo tercero. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

Cordialmente,

 ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ Representante a la Cámara Coordinadora Ponente	 DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ Representante a la Cámara Coordinador Ponente
 ÁLVARO MAURICIO LONDOÑO LUGO Representante a la Cámara Ponente	 JHON JAIRO BERRIO LÓPEZ Representante a la Cámara Ponente

CONTENIDO

Gaceta número 1489 - Martes, 24 de octubre de 2023

**CÁMARA DE REPRESENTANTES
PONENCIAS**

	Págs.
Informe de ponencia positiva para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de Ley número 050 de 2023 Cámara, por la cual se crea la ley para la protección del peatón, se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.....	1
Informe de ponencia para primer debate en la Cámara de Representantes de la República, pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de Ley número 161 de 2023 Cámara – 76 de 2022 Senado, por medio de la cual se aprueba el “Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques”, adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004.	16