



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - N° 517

Bogotá, D. C., martes, 23 de mayo de 2023

EDICIÓN DE 17 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 80 DE 2022 SENADO

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

Bogotá D. C., 19 de mayo de 2022

Honorable Senador
ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ
Vicepresidente
Comisión Segunda Constitucional Permanente
Senado de la República
Ciudad.

Respetado Vicepresidente,

Atendiendo a la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado de la República, a través del oficio CSE-CS-CV19-0478-2022 con fecha del 03 de noviembre de 2022, fue notificada la designación como ponentes del **PROYECTO DE LEY No 080 DE 2022 SENADO, <<POR MEDIO DEL CUAL SE APRUEBA “EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966 (ENMENDADO)”, Y EL “PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, (ENMENDADO)” ADOPTADOS EN LONDRES EL 11 DE NOVIEMBRE DE 1988>>**. En virtud de lo anterior, y en atención a lo dispuesto en el artículo 150 de la Ley 5 de 1992, presentamos el informe de **ponencia positiva para primer debate** ante la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado.

Cordialmente,

GLORIA INÉS FLÓREZ SCHNEIDER
Senadora de la República
Presidente Comisión Segunda
Ponente

NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN
Senador de la República
Ponente

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

PROYECTO DE LEY No 080 DE 2022 SENADO, <<POR MEDIO DEL CUAL SE APRUEBA “EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966 (ENMENDADO)”, Y EL “PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, (ENMENDADO)” ADOPTADOS EN LONDRES EL 11 DE NOVIEMBRE DE 1988>>

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Trámite del proyecto

A continuación, se destacan los puntos más relevantes del trámite del Proyecto de Ley 080 de 2022 Senado, <<POR MEDIO DEL CUAL SE APRUEBA “EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966 (ENMENDADO)”, Y EL “PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, (ENMENDADO)” ADOPTADOS EN LONDRES EL 11 DE NOVIEMBRE DE 1988>>:

1.1 El pasado 29 Julio de 2022 ante la Secretaría General del Senado de la República fue radicado el Proyecto de Ley en mención (en adelante, PL) por la Ministra de Relaciones Exteriores de la época, Martha Lucía Ramírez Blanco, y el Ministro de Defensa Nacional del momento, Diego Andrés Molano Aponte.

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

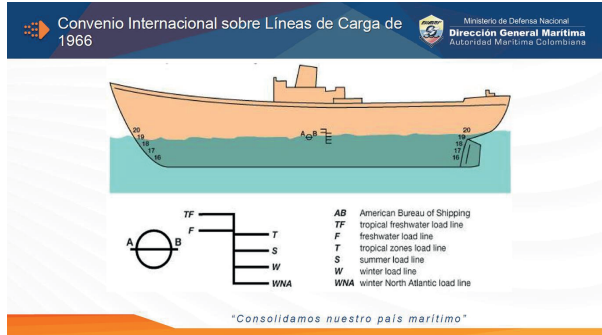
1.3 Nuevamente el PL fue publicado en la Gaceta del Congreso No. 400 del 27 de abril de 2023 en la cual se incluyen ambos Protocolos con sus anexos.

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

<p>2. Objeto de los Protocolos de 1988 relativos a los Convenios relativos a los Convenio Internacionales LL/66 y SOLAS/74</p> <p>Señala la Dirección General Marítima y Portuaria (DIMAR) sobre el objeto de los Protocolos de 1988</p> <p>El Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 [en adelante, LL/88 por sus siglas en inglés] y el Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 [en adelante, SOLAS/88 por sus siglas en inglés] introducen los debidos cambios en estos instrumentos internacionales para lograr la adopción del Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación -SARC (DIMAR, 2023).</p> <p>(...)</p> <p>El Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación – SARC (HSSC por su siglas en inglés), ha permitido estandarizar a nivel global los procesos de inspección, reconocimiento y certificación de los buques, facilitando a propietarios, operadores y tripulaciones de buques [y a los Estados de abanderamiento y rectores de puertos] la gestión sobre sus responsabilidades respecto a la preparación para las inspecciones y los procedimientos internos de mantenimiento, eliminando eventuales duplicación de tareas, contribuyendo a la reducción de costos y tiempo en los mismos, contando con un programa más eficiente en el manteamiento de la certificación estatutaria (DIMAR, 2023)</p> <p>El Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (LL/66) establece "(...) principios y reglas uniformes en lo que respecta a los límites (o líneas) autorizados para la inmersión de los buques que realizan viajes internacionales, en atención a la necesidad de garantizar la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar" (Convenio Internacional sobre las Líneas de Carga, 1966). En relación a este Convenio era necesario perfeccionar las disposiciones de orden técnico e incorporar disposiciones relativas a reconocimientos y certificación, armonizadas con las correspondientes disposiciones de otros instrumentos internacionales.</p>	<p>En este sentido, en el marco de la Organización Marítima Internacional – OMI, se realizó la Conferencia Internacional sobre el Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación (Conferencia SARC 1988) donde fue adoptado el Protocolo de 1988 relativo al Convenio LL/66 y el Protocolo relativo al Convenio SOLAS/74.</p> <p>3. Estructura del Proyecto de Ley por el cual se aprueban los Protocolos de 1988 relativos a los Convenio Internacionales LL/66 y SOLAS/74</p> <p>El Proyecto de Ley (PL) consta de 3° artículos.</p> <p>ARTÍCULO PRIMERO: Apruébese el <<"El Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (enmendado)", y el "Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)" adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988>></p> <p>ARTÍCULO SEGUNDO: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7° de 1994, el <<"El Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (enmendado)", y el "Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)" adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988>>, que por el artículo primero de esta ley se aprueban, obligarán a la Republica de Colombia a partir de la fecha en que se perfecciona el vínculo internacional respecto de los mismos.</p> <p>ARTÍCULO TERCERO: La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación.</p> <p>4. Generalidades sobre los Protocolos de 1988 relativos a los Convenio Internacionales LL/66 y SOLAS/74.</p> <p>Señala la exposición de motivos del PL que:</p>
<p>Dada la necesidad de facilitar las actividades del sector marítimo y reducir los costos de funcionamiento de los buques, en 1988 fue realizada la Conferencia Internacional sobre El Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación (SARC), donde la Organización Marítima Internacional – OMI, adoptó medidas para la articulación de los plazos entre reconocimientos y los periodos de validez de los certificados del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 y del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, de los cuales Colombia es Parte por las Leyes 3ª de 1987, 8ª de 1980 y 12ª de 1981 respectivamente (p. 3)¹</p> <p>4.1 Mesa de trabajo y conceptos técnicos de la Dirección General Marítima y Portuaria (DIMAR) sobre el PL 080-2022 Senado y los Protocolos de 1988 relativos a los Convenio Internacionales LL/66 y SOLAS/74.</p> <p>En el proceso de elaboración de la ponencia se realizó mesa técnica con la Dirección General Marítima y Portuaria (en adelante, DIMAR) y a su vez, se solicitaron conceptos técnicos sobre el PL 080-2022 Senado y los Protocolos LL/88 y SOLAS/88 que mediante el primero se pretende aprobar.</p> <p>4.1.1 Concepto técnico 1. Documento de apoyo 1.</p> <p>El siguiente concepto técnico documento de apoyo de la DIMAR permite una extensión de la explicación inicial brindada en la exposición de motivos del PL 080-2022 Senado y una mejor comprensión sobre el Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación – SARC y sus correspondientes <i>certificados estatutarios</i>, en tanto el principal objetivo de los Protocolos de 1988 es adoptar el Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación -SARC (DIMAR, 2023).</p> <p>¿Cuál es el propósito del Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación – SARC?</p> <p>Los buques siempre han estado sujetos a un programa continuado de reconocimientos (inspecciones) periódicas con el propósito de reconocer el cumplimiento, otorgar la debida certificación y verificar el mantenimiento de las condiciones de seguridad y protección del medio</p> <p><small>¹ La página 3 del PL corresponde a la página 5 del archivo pdf del PL entregado a los ponentes.</small></p>	<p>marino en cumplimiento de las disposiciones normativas prescritas en los instrumentos internacionales de la Organización Marítima Internacional.</p> <p>Los diferentes convenios e instrumentos de obligatorio cumplimiento prescriben la expedición de certificados (denominados certificados estatutarios) para evidenciar que la inspección llevada a cabo dio como resultado que un buque en particular cumple y mantiene las condiciones de seguridad, protección del medio y protección marítima determinadas en un convenio o instrumento internacional.</p> <p>En este sentido, se presentaba las siguientes situaciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> Los certificados se expedían con diferentes fechas de validez, Los certificados tenían diferentes periodos de vigencia, Cada vez que se vencían los periodos de las verificaciones anuales o por pérdida de vigencia, había necesidad de preparar el buque para una nueva inspección, El alistamiento para la inspección en algunas ocasiones se duplicaba en razón que algunas inspecciones se cruzaban o se superponían, Lo que de manera general generaba una presión constante en las tripulaciones para la preparación del buque. <p>Estas situaciones, igualmente, significaba un trabajo adicional por parte de las administraciones en la gestión, preparación y programación de las diferentes inspecciones a ser desarrolladas.</p> <p>Para mitigar este trabajo y desarrollo de tareas, de alguna manera excesivo, con el fin de lograr una gestión ordenada de los reconocimientos, inspecciones y mantenimiento de los buques se propuso el sistema "armonizado" dentro de los debates que se dieron en los comités de la OMI.</p> <p>De manera general el sistema armonizado SARC presenta las siguientes características:</p> <ol style="list-style-type: none"> Todos los certificados estatutarios se expiden para cada buque en específico, con una fecha denominada fecha de aniversario.

<p>2) La certificación estatutaria tiene ahora una vigencia estandarizada de un máximo de cinco (5) años, a excepción de la certificación de buques de pasaje que se mantiene en un (1) año.</p> <p>3) Durante su periodo de validez el certificado estará sujeto a reconocimientos periódicos (anuales e intermedios), para lo cual y de manera estandarizada para todos los certificados, se determinó unas "ventanas" (periodo de gestión), así:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. De tres (3) meses anteriores a la fecha de vigencia para la renovación del certificado. II. De seis (6) meses para los reconocimientos periódicos, tres (3) meses anteriores hasta tres (3) meses posteriores a la fecha de aniversario. III. Permite la opción de unificar en solo certificado - Certificado de Seguridad para buque de Carga- tres (3) certificados requeridos por el Convenio SOLAS - Certificado de seguridad de construcción para buques de carga, Certificado de seguridad de equipos para buques de carga y el Certificado de seguridad de radio para buques de carga. <p>En este sentido, el Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación – SARC (HSSC por su sigla en inglés), ha permitido estandarizar a nivel global los procesos de inspección, reconocimiento y certificación de los buques facilitando a propietarios, operadores y tripulaciones de buques [y a los Estados de abanderamiento y rectores de puertos] la gestión sobre sus responsabilidades, respecto a la preparación para las inspecciones y los procedimientos internos de mantenimiento, eliminando eventuales duplicación de tareas, contando con un programa más eficiente en le manteamiento de la certificación estatutaria.</p> <p>Igualmente, en [e]l caso de las administraciones los procesos de programación de las diferentes inspecciones se racionalizan y administrativamente se cuenta con un esquema de control más eficiente.</p> <p>Certificados Estatutarios bajo principios de SARC</p> <p>El Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación, hoy en la actualidad aplica a los siguientes certificados:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Certificado de seguridad de equipo para buques de carga. 	<ol style="list-style-type: none"> 2. Certificado de seguridad de construcción de buque de carga. 3. Certificado de seguridad radioeléctrica para buques de carga. 4. Certificado internacional de Línea de Carga. 5. Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos. 6. Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel. 7. Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación por Aguas Residuales. 8. Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel. 9. Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel. 10. Certificado de seguridad para buques de pasaje <p>(DIMAR, 2023)</p>																																																				
<p>Estados Parte de Suramérica que han ratificado los Protocolos de 1988</p> <p>A trece (13) de abril de 2023 estos son los Estados Parte en Suramérica que han ratificado los Protocolos de 1988 relativos a los Convenios LL/66 y SOLAS/74.</p> <p style="text-align: center;">Tabla 1. Estados Parte en Suramérica</p> <table border="1" data-bbox="168 1617 792 1916"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th>Protocolo 88 Convenio SOLAS/74</th> <th>Protocolo 88 Convenio Líneas de Carga/66</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>Argentina</td><td>Si</td><td>Si</td></tr> <tr><td>2</td><td>Bolivia</td><td>No</td><td>No</td></tr> <tr><td>3</td><td>Brasil</td><td>Si</td><td>No</td></tr> <tr><td>4</td><td>Chile</td><td>Si</td><td>Si</td></tr> <tr><td>5</td><td>Colombia</td><td>No</td><td>No</td></tr> <tr><td>6</td><td>Ecuador</td><td>Si</td><td>Si</td></tr> <tr><td>7</td><td>Guyana</td><td>No</td><td>No</td></tr> <tr><td>8</td><td>Paraguay</td><td>Si</td><td>No</td></tr> <tr><td>9</td><td>Peru</td><td>Si</td><td>Si</td></tr> <tr><td>10</td><td>Surinam</td><td>No</td><td>No</td></tr> <tr><td>11</td><td>Uruguay</td><td>Si</td><td>No</td></tr> <tr><td>12</td><td>Venezuela</td><td>Si</td><td>Si</td></tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">Fuente: DIMAR, 2023.²</p> <p>4.1.2 Concepto técnico 2. Respuesta a interrogantes sobre derogatoria parcial del PL 080-2022 Senado a la Ley 8 de 1980 << por medio de la cual se aprueba la "Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar", firmado en Londres el 1° de noviembre de 1974, y el Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar", firmado en Londres el 16 de febrero de 1978 y se autoriza al Gobierno Nacional para adherir a los mismos.>> / Documento de apoyo 2.</p> <p>En la exposición de motivos del PL 080-2022 Senado se manifiesta que, con la aprobación del PL, se derogaría parcialmente la Ley 8 de 1980 << por medio de la cual se aprueba la "Convención Internacional para la Seguridad de la Vida</p> <p><small>² Concepto técnico documento de apoyo. Ponencia PL 080-2022 Senado. Elaborado a partir de documento excel contenido en: https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx</small></p>			Protocolo 88 Convenio SOLAS/74	Protocolo 88 Convenio Líneas de Carga/66	1	Argentina	Si	Si	2	Bolivia	No	No	3	Brasil	Si	No	4	Chile	Si	Si	5	Colombia	No	No	6	Ecuador	Si	Si	7	Guyana	No	No	8	Paraguay	Si	No	9	Peru	Si	Si	10	Surinam	No	No	11	Uruguay	Si	No	12	Venezuela	Si	Si	<p>Humana en el Mar", firmado en Londres el 1° de noviembre de 1974, y el Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar", firmado en Londres el 16 de febrero de 1978 y se autoriza al Gobierno Nacional para adherir a los mismos.>>, veamos:</p> <p>b. Disposiciones derogadas: El proyecto deroga parcialmente las disposiciones de la Ley 8 de 1980, en cuanto el Protocolo SOLAS/88 deja sin vigor el Protocolo SOLAS/74.(pag. 6)³</p> <p>Realizada mesa de trabajo con la DIMAR en la cual se solicitó concepto técnico sobre la derogatoria parcial manifestada se pudo constatar:</p> <p>(...) en la parte considerativa de la exposición de motivos se colocó por error de digitación que se derogaba el Protocolo SOLAS 74, no obstante lo correcto es decir que se deroga el Protocolo SOLAS 78 que está contenido en el artículo 2 de la Ley 8° de 1980, que expresamente dispone: "Artículo 2°. -Apruébase el "Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar", firmado en Londres el 16 de febrero de 1978, y autorizase al Gobierno Nacional para adherir al mismo (...)</p> <p><u>Conforme a lo explicado anteriormente, lo que se debe derogar es el artículo 2° de la Ley 8 de 1980 y no el artículo primero como se menciona en la pregunta.</u></p> <p>(DIMAR, 2023b) (Subrayado fuera de texto de referencia).</p> <p>Por otro lado, la siguiente gráfica, elaborada y presentada por la DIMAR en la mesa de trabajo, permite entender de mejor a qué se refiere el término <i>Líneas de Carga Marítimas</i> presente en el Convenio Internacional LL/66 y el Protocolo relativo de 1988</p> <p><small>³ La página 6 del PL corresponde a la página 9 del archivo pdf del PL entregado a los ponentes.</small></p>
		Protocolo 88 Convenio SOLAS/74	Protocolo 88 Convenio Líneas de Carga/66																																																		
1	Argentina	Si	Si																																																		
2	Bolivia	No	No																																																		
3	Brasil	Si	No																																																		
4	Chile	Si	Si																																																		
5	Colombia	No	No																																																		
6	Ecuador	Si	Si																																																		
7	Guyana	No	No																																																		
8	Paraguay	Si	No																																																		
9	Peru	Si	Si																																																		
10	Surinam	No	No																																																		
11	Uruguay	Si	No																																																		
12	Venezuela	Si	Si																																																		

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



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

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

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

La estandarización de los períodos de validez de los certificados y la periodicidad de los reconocimientos entre los convenios SOLAS/74 y LL/66, los Protocolos SOLAS/88 y LL/88, es fundamental para la disminución de los costos de funcionamiento y actividad de los buques que realizan tráfico internacional, en la medida que éstos no deberán quedar fuera de servicio constantemente, ni por períodos extensos para cumplir con los requerimientos de cada Convenio por separado, sino que podrán aprovechar una única parada en dique para ser objeto de inspección y obtener la certificación exigida por los Convenios SOLAS/74, LL/66 y MARPOL 73/78.

Como se puede observar en la siguiente sección, estos instrumentos son internacionalmente aceptados por más del 97% de la flota mundial, y por tal razón son supervisados en los puertos de los países miembro, bajo la figura del Estado Rector del Puerto. Su adopción afectaría de manera positiva a los buques de bandera nacional que constituyen 91.836 Toneladas de Registro Bruto.

El Protocolo LL/88 entró en vigor internacional el 3 de febrero de 2000. A la fecha hacen Parte 118 Estados cuyo tonelaje bruto equivale al 97,90% del tonelaje bruto mundial.

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

Enmiendas a los Protocolos de 1988

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

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

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

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

Afirma la Organización Marítima Internacional (OMI)

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

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

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

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

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

El Convenio contiene 3 anexos.

El Anexo I se divide en cuatro Capítulos:

Capítulo I - Generalidades;

Capítulo II - Condiciones de asignación del francobordo;

Capítulo III - Los francobordos;

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

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

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

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

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

Con este Protocolo:

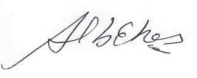
1. Se actualiza el componente técnico del Convenio LL/66, en cuanto a los requisitos técnicos solicitados y a la estandarización de los períodos de validez de los certificados y de la periodicidad de los reconocimientos, con las disposiciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana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

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

Se afirma en la exposición de motivos del PL de la referencia que:

El Protocolo de 1978 a este Instrumento Internacional, actualizó algunas disposiciones técnicas del Convenio SOLAS/74 e introdujo nuevas disposiciones; evidenciando que era necesario incorporar

<p>disposiciones relativas a reconocimientos y certificación, armonizadas con las correspondientes disposiciones de otros instrumentos. Por lo anterior, se realizó la Conferencia Internacional sobre el Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación, en el marco de la OMI, donde fue adoptado el Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS 74/78.</p> <p>Protocolo a través del cual:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Se actualiza el componente técnico del Convenio SOLAS/74, en cuanto a los requisitos técnicos solicitados y a la estandarización de los periodos de validez de los certificados y de la periodicidad de los reconocimientos, con las disposiciones del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966, y del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973 – MARPOL. 2. Se establece que a partir de su ratificación no pueden ser expedidos certificados de conformidad a lo dispuesto en el Convenio SOLAS/74, sino que deben ser de acuerdo a lo especificado en el Protocolo SOLAS/88. 3. Se reemplaza el Protocolo de 1978 del Convenio SOLAS/74. <p>6. Procedimiento de consulta previa a las comunidades étnicas</p> <p>El presente PL no requiere el procedimiento de consulta previa a las comunidades étnicas por cuanto no implica para aquellas establecer restricciones o conceder beneficios directos que pueda comprometer su autonomía, idiosincrasia o diversidad cultural.</p> <p>7. Análisis de Impacto Fiscal</p> <p>En relación con el análisis del impacto fiscal del PL de la referencia conforme a lo establecido por el artículo 7º de la Ley 819 de 2003, se manifiesta en la exposición de motivos del PL en mención lo siguiente:</p> <p>(...) realizado un análisis del alcance de las disposiciones contenidas en la propuesta del proyecto ley, no se ordenan gastos específicos o se establecen beneficios tributarios en los términos de la citada Ley 819 de 2003, toda vez que las obligaciones tras la adopción señaladas en</p>	<p>el anterior título no implican nuevos gastos o necesidades presupuestarias para la Dirección General Marítima, teniendo en cuenta que:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. La Dirección General Marítima como responsable de las actividades de Inspección y certificación realizaría la actualización de la reglamentación necesaria para incluir plenamente el Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación. b. La Dirección General Marítima ejerce el control sobre los buques de la bandera colombiana y sobre las Organizaciones Reconocidas que actúan en su nombre para la expedición de los certificados que corresponden a los buques objeto de los Protocolos 88 de SOLAS/74 y LL/66. c. <u>Actualmente los buques objeto de los convenios SOLAS/74 y LL/66 reciben los certificados bajo el esquema de estos instrumentos, al ratificar los Protocolos del 88 se debería únicamente cambiar el encabezado de los mismos, para hacer mención a los protocolos y no a los convenios y a la normatividad nacional.</u> d. La acción de comunicar se realiza a través de la plataforma de la OMI identificada como Sistema Integrado de Información del Transporte Marítimo – GISIS (por su sigla en inglés), cuya administración se realiza en la Dirección General Marítima. <p>(Negrilla y subrayado fuera de texto de referencia)</p> <p>En este orden de ideas, debe entenderse que el impacto fiscal o presupuestal sobre las entidades del orden nacional encargadas de cumplir con la materia de esta iniciativa legislativa, y sobre el Estado mismo, está relacionado con las obligaciones derivadas de la aprobación y posterior ratificación de estos Protocolos.</p> <p>Sobre el cumplimiento de nuevas obligaciones por parte de la DIMAR La exposición de motivos, indica:</p> <p>Los principales requerimientos que exigen los Protocolos para el Estado, y por ende para la Dirección General Marítima (DIMAR), como Autoridad Marítima Nacional y específicamente en su ejercicio como Estado de Bandera, son:</p>
<ol style="list-style-type: none"> a. Ajustar parcialmente la reglamentación sobre inspección y certificación de buques, conforme al Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación - SARC, puesto que parte de la reglamentación expedida por la Dirección General Marítima ya ha incorporado los principios del SARC. b. Exigir a los armadores o propietarios de los buques, la práctica de los reconocimientos estipulados por los Protocolos de manera directa a través de las Organizaciones Reconocidas, para ello, supervisando su correcta aplicación por parte de estas organizaciones y cumpliendo nuestro país con las responsabilidades como Estado Rector del Puerto. c. Implementar los modelos de los certificados por los Protocolos, traduciendo al inglés preferentemente o al francés, los certificados que se expidan en virtud del mismo. d. Comunicar a la OMI: <ol style="list-style-type: none"> i. Los modelos de certificación exigidos por los Protocolos. ii. Lista de inspectores autorizados y de las atribuciones conferidas por la Autoridad Marítima Nacional a otras organizaciones, para velar por la aplicación de las medidas relativas a la seguridad de la vida humana en el mar. iii. La normatividad promulgada nacionalmente sobre las materias regidas por el Protocolo. <p>En consecuencia, la aprobación del PL no ordenaría gastos específicos o establecer beneficios tributarios alguno, por cuanto, entre otras razones, con bien se señala, actualmente la DIMAR ya viene certificando a los buques conforme el esquema de ambos Protocolos, debiendo únicamente cambiar el encabezado de los mismos. Y desde el punto de vista presupuestal, asociado al cumplimiento de nuevas obligaciones derivadas de la aprobación de los Protocolos, no implicaría nuevos gastos por cuanto aquellas ya hacen parte de la actividad misional y funcional de la DIMAR.</p> <p>8. Sobre el principio de unidad de materia y la armonización normativa.</p> <p>Se afirma en la exposición de motivos del PL de la referencia, sobre el cumplimiento del principio de unidad de materia al tratarse de dos protocolos, que;</p>	<p>Principio de Unidad de Materia: (...) es claro que ambos instrumentos tienen como objetivo el establecimiento del Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación–SARC, y no se extiende a otras disposiciones diferentes que impliquen la necesidad de ser tratados por aparte. En este sentido, se entiende que se encuentran bajo el principio de unidad de materia y pueden ser legislados a través de una única ley (...).</p> <p>La unidad de materia ha sido utilizada previamente por el legislador para la aprobación de Protocolos de diferentes instrumentos, entre otras, en la Ley 523 de 1999 "Por medio de la cual se aprueba el "Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debido a contaminación por hidrocarburos, 1969", y el "Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971", hechos en Londres, el 27 de noviembre de 1992, que fue objeto de control constitucional por medio de la sentencia C-426 de abril 12 de 2000.</p> <p>Por su parte, sobre la armonización normativa entre los instrumentos internacionales y la legislación nacional, en la exposición de motivos del PL en mención, se manifiesta que: "Realizando el estudio comparado de la legislación nacional y lo dispuesto por los Protocolos podemos señalar que en ningún caso nuestra legislación rebasa la normativa internacional".</p> <p>9. Circunstancias o eventos que podrían generar conflictos de intereses.</p> <p>De conformidad con lo establecido en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, se considera que la participación en la discusión y/o aprobación del presente PL no genera conflictos de intereses dado que se trata de una norma de carácter general.</p> <p>No obstante, se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de intereses que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de ley no exime del deber del Congresista de identificar causales adicionales y manifestarlas previamente a la votación.</p>

<p>Presentado por:</p>  <p>GLORIA INÉS FLÓREZ SCHNEIDER Senadora de la República Presidente Comisión Segunda Ponente</p>  <p>NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN Senador de la República Ponente</p>	<p style="text-align: center;">PROPOSICIÓN</p> <p>Por las consideraciones anteriormente expuestas presentamos ponencia positiva para primer debate y solicitamos a los miembros de la Honorable Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado de la República dar primer debate al PROYECTO DE LEY No 080 DE 2022 <<POR MEDIO DEL CUAL SE APRUEBA "EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966 (ENMENDADO)", Y EL "PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974 (ENMENDADO)" ADOPTADOS EN LONDRES EL 11 DE NOVIEMBRE DE 1988>>.</p> <p>De los Honorables Congresistas,</p>  <p>GLORIA INÉS FLÓREZ SCHNEIDER Senadora de la República Presidente Comisión Segunda Ponente</p>  <p>NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN Senador de la República Ponente</p> <p><small>UTL: Honorable Senadora Gloria Inés Flórez Schneider Aprobó: Yurany Silla - Coordinadora Elaboró/Revisó/Ajustó: Rafael Brito - Asesor jurídico</small></p> <p><small>UTL: Honorable Senador Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán Aprobó/Revisó/Elaboró: Juan Carlos Estrada - Asesor</small></p>
<p style="text-align: center;">TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE</p> <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY No 080 DE 2022</p> <p><<POR MEDIO DEL CUAL SE APRUEBA "EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966 (ENMENDADO)", Y EL "PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, (ENMENDADO)" ADOPTADOS EN LONDRES EL 11 DE NOVIEMBRE DE 1988>>.</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA</p> <p>ARTÍCULO PRIMERO: Apruébese el <<Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (enmendado)>>, y el <<Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)>> adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988>></p> <p>ARTÍCULO SEGUNDO: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7° de 1994, el <<Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (enmendado)>>, y el <<Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)>> adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988, que por el artículo primero de esta ley se aprueban, obligarán a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfecciona el vínculo internacional respecto de los mismos.</p> <p>ARTÍCULO TERCERO: La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación.</p>  <p>GLORIA INÉS FLÓREZ SCHNEIDER Senadora de la República Presidente Comisión Segunda Ponente</p>  <p>NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN Senador de la República Ponente</p>	<p>Referencias</p> <p>Dirección General Marítima y Portuaria-DIMAR. (2023). Concepto técnico documento de apoyo 1.</p> <p>Dirección General Marítima y Portuaria-DIMAR. (2023b). Concepto técnico. Respuesta a interrogantes sobre derogatoria parcial del PL 080-2022 Senado.</p> <p>Organización Marítima Internacional (2023). https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx</p> <p>Organización Marítima Internacional (s.f). https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Load-Lines.aspx</p> <p>Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Defensa Nacional (2022). Exposición de motivos. Proyecto de Ley 080 de 2022 <<<<Por medio del cual se aprueba "El Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (enmendado)", y el "Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)" adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988>>. Bogotá: Gobierno Nacional.</p>

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 250 DE 2022 SENADO

por medio de la cual se aprueba “El Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional”, adoptado por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas, el 15 de noviembre de 2000.

<p style="text-align: center;">Bogotá D.C., 19 de mayo de 2023</p> <p>Senador ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ Vicepresidente Comisión Segunda Constitucional Permanente Senado de la República de Colombia Ciudad</p> <p>Referencia: Presentación</p> <p>Honorable Vicepresidente,</p> <p>Atendiendo a la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado y a lo establecido en los artículos 150 y 156 de la Ley 5 de 1992, presento y someto a consideración el Informe de Ponencia Positiva para primer debate del Proyecto de Ley número 250 de 2022 Senado <<POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA “EL PROTOCOLO CONTRA EL TRÁFICO ILÍCITO DE MIGRANTES POR TIERRA, MAR Y AIRE, QUE COMPLEMENTA LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DELINCUENCIA ORGANIZADA TRANSNACIONAL”, ADOPTADO POR LA ASAMBLEA GENERAL DE LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, EL 15 DE NOVIEMBRE DE 2000>>.</p> <p>I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY</p> <p>La adopción del <<Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional”, adoptado por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas, el 15 de noviembre de 2000>> - en adelante el Protocolo-, constituye un importante instrumento de cooperación internacional que conlleva al intercambio de información para prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire. El Protocolo facilita la adopción de medidas apropiadas, incluyendo las de índole socioeconómica, en los planos nacional, regional e internacional, en aras de dar un trato humano a los migrantes que se</p>	<p>desplazan de su territorio, generalmente por condiciones de precariedad económica.</p> <p>Es conveniente resaltar que el artículo 6 de este instrumento internacional, señala que los migrantes no estarán sujetos a enjuiciamiento penal, por lo tanto, se garantiza la protección a los derechos humanos y al trato digno de las personas víctimas de tráfico ilícito por parte de organizaciones criminales que se aprovechan de la vulnerabilidad social, económica y/o política de los migrantes para ingresar a otros países evadiendo los procesos administrativos y migratorios de los Estados.</p> <p>Dando cumplimiento a lo señalado en la Ley 5 de 1992, el presente proyecto de ley fue publicado en la Gaceta del Congreso número 1502 de 24 de noviembre de 2022 y fui designada como ponente mediante Oficio CSE-CS-CV19-0578-2022 del 13 de diciembre de 2022.</p> <p style="text-align: center;">II. CONTEXTO</p> <p>Para el Estado colombiano la suscripción del Protocolo cobra importancia por ser un país de tránsito que es utilizado por los migrantes para llegar principalmente a destinos de Norteamérica, lo que conlleva a que las autoridades colombianas en desarrollo de las actividades de control de fronteras por vía marítimas, terrestres, fluviales y aeroportuarias evidencien que este fenómeno de migración irregular va en aumento. Bajo este escenario, la cooperación en los ámbitos locales, regionales e internacionales es de suma importancia para intercambiar experiencias y buenas prácticas de los países que se ven afectados como territorios de origen, tránsito o destino (UNODC., s.f.).</p> <p>Sobre el particular, Colombia puede ser considerado como un país de origen, tránsito y destino de las víctimas del tráfico ilícito de migrantes debido al accionar de las organizaciones delincuenciales de tráfico de personas que, entre otras actividades, está orientada a facilitar la salida irregular de nacionales colombianos a destinos de Norteamérica y Europa. De este modo, Migración Colombia señala que Colombia es un territorio de tránsito en virtud de las operaciones realizadas en el periodo comprendido de 2004 a 2011, teniendo en cuenta que el 39% de los migrantes irregulares provienen de Asia (China, India), África y de América del Sur (Ecuador), siendo la modalidad más utilizada el tráfico fronterizo con un 56% de participación (UNODC., s.f., pág. 15).</p> <p>Asimismo, señala que, en el periodo comprendido entre 2021 al 2023, el tránsito de migrantes por el Tapón del Darién registró que, en los puestos de Necolí y Turbo, se reportaron un total de 59 nacionalidades de migrantes irregulares, siendo</p>
<p>las diez primeras: Venezuela, Haití, Ecuador, Cuba, India, China, Brasil, Senegal, Angola y Chile (Migración & Exteriores, 2023, págs. 7-9)</p> <p>Por lo expuesto, para la situación migratoria en la región del Darién, se tiene en cuenta el instrumento internacional no vinculante denominado <i>Pacto Mundial para la Migración Segura, Ordenada y Regular</i> - conocido por sus siglas en inglés como GCM-, el cual surgió de un proceso de consultas intergubernamentales en el que participaron cerca de 150 países y que cuenta con 23 objetivos, siendo relevantes para Colombia “el objetivo 7 que busca reducir las vulnerabilidades en la migración, el objetivo 9 enfocado en la respuesta transnacional al tráfico de migrantes; y el objetivo 11 que aborda la gestión de fronteras de manera integrada, segura y coordinada”. (Migración & Exteriores, 2023, pág. 10)</p> <p>Es importante tener en cuenta que en lo corrido del año 2023, Migración Colombia ha realizado 6.215 actividades de verificación, de las cuales 2.754 se realizaron en la modalidad de controles viales y 3.461 en terminales de transporte. En lo que respecta a la regional Nariño- Putumayo (frontera con Ecuador), se han realizado 774 verificaciones y en la regional Antioquia- Choco (frontera con Panamá) se han realizado 3.541 verificaciones (Migración & Exteriores, 2023, pág. 14).</p> <p>Por lo anterior, se considera que el tráfico ilícito de migrantes en Colombia ha cobrado más relevancia en los últimos años teniendo en cuenta su componente fronterizo a nivel terrestre y marítimo y, en general, se utiliza el territorio como una plataforma de tránsito desde Suramérica, pasando por Centroamérica hasta llegar a países como Estados Unidos y Canadá.</p> <p>Es conveniente destacar lo considerado por la Corte Constitucional, mediante Sentencia SU-180 de 2022, con ponencia del magistrado Jorge Enrique Ibáñez Najar, para lo cual se traen a colación apartes importantes relacionados con la protección de los derechos de los niños y niñas migrantes, la movilidad humana y las políticas que ha dirigido el Estado en materia migratoria</p> <p>Respecto a los derechos fundamentales de un menor migrante irregular de nacionalidad venezolana, la Corte Constitucional consideró que el menor tiene derechos a una vida digna, a tener una familia, al cuidado, al amor y a la nacionalidad colombiana para que pueda gozar de los mismos derechos de los nacionales colombianos.</p> <p>La sentencia en mención expone que para la movilidad humana en Colombia se han implementado políticas e iniciativas con el fin de procurar los derechos humanos, tales como la emisión de documentos de tarjetas de movilidad fronteriza, permisos especiales de permanencia para las personas venezolanas, un Registro</p>	<p>Administrativo de Migrantes Venezolanos- RAMV, que permite consolidar la información de esta población. (Sentencia SU180/22, 2022, pág. 66)</p> <p>Asimismo, el alto tribunal señala que el Gobierno de Colombia ha dividido su accionar en cuatro etapas las cuales han sido caracterizadas, en primer lugar, como una “política dirigida a atender el fenómeno migratorio motivada en gran medida por la urgencia” y, en segundo lugar, “relativamente limitada a acciones humanitarias y de regularización de la población”. En tercer lugar, se orienta hacia el delineamiento de rutas para “la atención de la población migrante en el mediano plazo”. Y, en cuarto lugar, se han creado estrategias para fortalecer las “capacidades del Estado a nivel nacional, regional y local”, esto con el fin de propender porque “la migración en el largo plazo resulte beneficiosa para el país.” (Sentencia SU180/22, 2022, pág. 66)</p> <p>Para tal efecto, y en aras de proteger los derechos del menor, la Corte Constitucional resolvió la importancia de otorgarle la nacionalidad colombiana, dada su condición de migrante irregular y situación de abandono probado y, como consecuencia de ello, ordenó la expedición del registro civil para la efectiva protección de los derechos fundamentales. Además, estimó necesario extender los efectos <i>inter comunis</i> de esta providencia, los cuales son adoptados cuando se advierte que “si bien existe un grupo de personas que no ha solicitado la tutela de sus derechos, al encontrarse en circunstancias comunes o similares a las del demandante, deben ser tratados de forma paritaria”. (Sentencia SU180/22, 2022, pág. 107)</p> <p>Por todo lo expuesto, es de suma importancia tener en cuenta que el tráfico ilícito de migrantes es un delito de alcance global, lo que conlleva a prevenirlo y combatirlo a través de mecanismos de cooperación e intercambio de información con el propósito de proteger los derechos humanos de los migrantes que deciden buscar oportunidades fuera de sus fronteras. Evitando a toda costa, entre otros que se pueden suscitar con ocasión al tráfico ilícito, delitos conexos como la tortura y la trata de personas.</p> <p style="text-align: center;">III. OBJETO Y ANÁLISIS DEL PROYECTO DE LEY</p> <p>La aprobación del Proyecto de Ley 250-2022 Senado, <<POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA “EL PROTOCOLO CONTRA EL TRÁFICO ILÍCITO DE MIGRANTES POR TIERRA, MAR Y AIRE, QUE COMPLEMENTA LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DELINCUENCIA ORGANIZADA TRANSNACIONAL”, ADOPTADO POR LA ASAMBLEA GENERAL DE LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, EL 15 DE NOVIEMBRE DE 2000>> tiene por objetivo principal prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes</p>

fomentando la cooperación internacional y reforzando la asistencia judicial para fortalecer las capacidades de los Estados en la lucha contra la delincuencia organizada transnacional, protegiendo al mismo tiempo los derechos de los migrantes irregulares.

El PL, como es habitual, cuenta con tres artículos. El primero de ellos establece la aprobación del Protocolo y el objeto de este. El segundo, la condición legal del artículo 1 de la Ley 7 de 1944 por el cual el Protocolo solo obligará a Colombia a partir del perfeccionamiento del vínculo internacional. Y el tercero, fija la entrada en vigencia de la ley aprobatoria.

IV. ANÁLISIS DE EXPOSICIÓN DE MOTIVOS¹

A continuación, se presenta los principales argumentos de la exposición de motivos:

1. En el PL se evidencia la necesidad de suscribir el Protocolo con el objetivo de prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire bajo un enfoque de carácter internacional que conlleve a la cooperación, al intercambio de información y a la adopción de medidas apropiadas, incluidas las de carácter socioeconómico, en los planos nacional, regional e internacional.

2. El tráfico ilícito de migrantes es un delito de naturaleza y alcance global señalado en el literal a) del artículo 3 del Protocolo, así:

La facilitación de la entrada ilegal de una persona en un Estado Parte del cual dicha persona no sea nacional o residente permanente con el fin de obtener, directa o indirectamente, un beneficio financiero u otro beneficio de orden material.

3. En Colombia, el tráfico ilícito de migrantes está contemplado como delito en el artículo 188 del Código Penal (Ley 599 de 2000)- modificado por el artículo 1 de la Ley 747 de 2002 y por el artículo 14 de la Ley 890 de 2004-. Por su parte, el Gobierno Nacional mediante el Decreto 4062 de 2011 creó la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia cuya función principal es formular y ejecutar la Política Nacional Migratoria y ejercer la vigilancia y el control migratorio de nacionales y extranjeros en el territorio nacional.

A raíz de la crisis de tráfico de migrantes generada en la frontera con Panamá en el año 2015 se expidió el Decreto 1692 de 2016 "Por medio del cual se crea la

¹ Para todo el apartado (Min Relaciones Exteriores, Min Justicia, 2022)

Comisión Intersectorial de Lucha contra el Tráfico de Migrantes" que está incorporada como una de las instancias de coordinación interinstitucional en el artículo 21 de la Ley 2136 de 2021, "Por medio de la cual se establecen las definiciones, principios y lineamientos para la reglamentación y orientación de la política integral migratoria del Estado colombiano - PIM y se dictan otras disposiciones".

4. La importancia de la instancia de coordinación nacional radica en la articulación de acciones entre las entidades del orden nacional para cumplir con los objetivos señalados en aras de salvaguardar los derechos humanos y asistencia de extranjeros en situación de tráfico ilícito de migrantes.

5. Las crisis que afrontan los países ha conllevado al aumento de esta actividad delictiva, como se observa en el informe de la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito-UNODC que ha identificado el tráfico ilícito de migrantes como uno de los cuatro fenómenos delictivos más lucrativos en el mundo.

6. Dada su posición geográfica y la extensión de sus fronteras con salidas por los océanos Pacífico y Atlántico, Colombia es un país de tráfico recurrente para el tránsito de migrantes irregulares. Al respecto, Migración Colombia informó que en el primer semestre de 2021 más de 25 mil migrantes irregulares fueron ubicados en territorio colombiano, presentando un incremento del tráfico ilícito de migrantes que parten con destino a Centro América.

7. Migración Colombia ha perfilado estas organizaciones como redes delictivas con grandes capacidades de adaptación. Y bajo este contexto el delito de tráfico ilícito de migrantes puede generar otra serie de conductas punibles como la trata de personas.

8. Finalmente, es importante señalar que en los últimos años las redes de tráfico de migrantes han aumentado. Por lo tanto, es necesario que el Estado colombiano impulse y profundice el desarrollo de mecanismos de cooperación y asistencia técnica internacional que permita fortalecer las capacidades para enfrentar de manera integral este fenómeno; no solo enfocando esfuerzos para la seguridad nacional, sino para garantizar y preservar los Derechos Humanos a las víctimas.

V. ANÁLISIS DEL PROTOCOLO CONTRA EL TRAFICO ILÍCITO DE MIGRANTES POR TIERRA, MAR Y AIRE, QUE COMPLEMENTA LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DELICUENCIA ORGANIZADA TRANSNACIONAL

El Protocolo cuenta con ciento cincuenta y un (151) Estados parte, consta de veinticinco (25) artículos agrupados en cuatro (4) acápite de la siguiente forma:

En el preámbulo, los Estados parte declararon que para prevenir y combatir eficazmente el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire se requiere de un enfoque amplio e internacional que conlleve a la cooperación, el intercambio de información y la adopción de otras medidas, incluidas las de índole socioeconómica, en los planos nacional, regional e internacional.

i. Disposiciones Generales

Conformado por 6 artículos, mediante los cuales se enuncia la finalidad del instrumento, las definiciones fundamentales, el ámbito de aplicación y la responsabilidad penal de los migrantes. Este último aspecto a resaltar, en atención a que los migrantes no estarán sujetos a enjuiciamiento penal por el hecho de haber sido objeto de alguna de las conductas enunciadas en el artículo 6 del Protocolo. Para tal efecto, cada Estado Parte adoptará las medidas legislativas o de otra índole que sean necesarias para tipificar como delito el tráfico ilícito de migrantes.

ii. Tráfico ilícito de migrantes por mar

El título II comprende los artículos del 7 al 9 instando a los Estados parte a cooperar para prevenir el tráfico ilícito de migrantes de conformidad con el Derecho Internacional del Mar, adoptando las medidas a lugar cuando se presenten motivos razonables para que el Estado Parte pueda, entre otros asuntos, visitar, registrar y adoptar medidas cuando un buque ha incurrido en el tráfico ilícito de migrantes.

iii. Medidas de prevención, cooperación y otras medidas

El título III comprende las medidas relacionadas con la prevención. Está integrado por los artículos del 10 al 18 que invita a cooperar entre los Estados Parte y particularmente los que tienen fronteras comunes para que intercambien información de los ordenamientos jurídicos domésticos en aspectos normativos, con el fin de fortalecer las capacidades nacionales para combatir el tráfico ilícito de migrantes.

Sobre este particular el artículo 14 señala la importancia de capacitar a los funcionarios de inmigración, y demás funcionarios que tengan injerencia en estos asuntos, en aras de adoptar las medidas adecuadas para contrarrestar las

conductas de tráfico ilícito establecidas en el artículo 6 del Protocolo cuyo énfasis principal es el trato humano para los migrantes.

Por último, el artículo 18 estima que cada Estado Parte conviene en facilitar la repatriación de toda persona víctima de tráfico ilícito sin demora injustificada.

iv. Disposiciones finales

Este último acápite está conformado por los artículos 19 al 25 abordando aspectos formales del instrumento internacional, como lo son las cláusulas de salvaguarda, denuncia de controversias, la firma, ratificación del tratado y la entrada en vigor, la denuncia, entre otros aspectos.

Conviene señalar que este Protocolo ha sido firmado por más de 113 países y ratificado por 42 países, como se evidencia a continuación:

Países	Fecha de firma	Fecha de ratificación *	Reserva / Declaración
Albania	12 de diciembre de 2000	21 de August 2002	-
Alemania	12 de diciembre de 2000	4 de junio de 2006	-
Angola	-	19 de septiembre de 2014	-
Antigua y Barbuda	-	17 de febrero de 2010	Reserva
Arabia Saudita	10 de diciembre de 2002	20 de julio de 2007	Reserva
Argelia	6 de junio de 2001	9 de marzo de 2004	Reserva
Argentina	12 de diciembre de 2000	19 de noviembre de 2002	-
Armenia	15 de noviembre de 2001	1 de julio de 2003	Reserva

Países	Fecha de firma	Fecha de ratificación *	Reserva / Declaración
Australia	21 de diciembre de 2001	27 de mayo de 2004	-
Austria	12 de diciembre de 2000	30 de noviembre de 2007	Reserva
Azerbaiyán	12 de diciembre de 2000	30 de octubre de 2003	Reserva
Bahamas	9 de abril de 2001	26 de septiembre de 2008	Reserva
Bahrein	-	7 de junio de 2004	Reserva
Barbados	26 de septiembre de 2001	11 de noviembre de 2014	-
Belarús	14 de diciembre de 2000	25 de junio de 2003	-
Bélgica	12 de diciembre de 2000	11 August 2004	Reserva
Belice	-	14 de septiembre de 2006	-
Benin	17 de mayo de 2002	30 August 2004	-
Bolivia	12 de diciembre de 2000	-	-
Bosnia y Herzegovina	12 de diciembre de 2000	24 de abril de 2002	-
Botswana	10 de abril de 2002	29 August 2002	-
Brasil	12 de diciembre de 2000	29 de enero de 2004	-

Países	Fecha de firma	Fecha de ratificación *	Reserva / Declaración
Bulgaria	13 de diciembre de 2000	5 de diciembre de 2001	-
Burkina Faso	15 de diciembre de 2000	15 de mayo de 2002	-
Burundi	14 de diciembre de 2000	24 de mayo de 2012	-
Cabo Verde	13 de diciembre de 2000	15 de julio de 2004	-
Camboya	11 de noviembre de 2001	12 de diciembre de 2005	-
Camerún	13 de diciembre de 2000	6 de febrero de 2006	-
Canadá	14 de diciembre de 2000	13 de mayo de 2002	-
Chile	8 August 2002	29 de noviembre de 2004	-
Chipre	12 de diciembre de 2000	6 August 2003	-
Congo	14 de diciembre de 2000	-	-
Costa Rica	16 de marzo de 2001	7 August 2003	-
Croacia	12 de diciembre de 2000	24 de enero de 2003	-
Cuba	-	20 de junio de 2013	Reserva
Dinamarca	12 de diciembre de 2000	8 de diciembre de 2006	Reserva

Países	Fecha de firma	Fecha de ratificación *	Reserva / Declaración
Djibouti	-	20 de abril de 2005	-
Dominica	-	17 de mayo de 2013	-
Ecuador	13 de diciembre de 2000	17 de septiembre de 2002	Reserva
Egipto	-	1 de marzo de 2005	-
El Salvador	15 August 2002	18 de marzo de 2004	Reserva
es República Yugoslava de Macedonia	12 de diciembre de 2000	12 de enero de 2005	-
Eslovaquia	15 de noviembre de 2001	21 de septiembre de 2004	-
Eslovenia	15 de noviembre de 2001	21 de mayo de 2004	-
España	13 de diciembre de 2000	1 de marzo de 2002	-
Estados Unidos de América	13 de diciembre de 2000	3 de noviembre de 2005	Reserva
Estonia	20 de septiembre de 2002	12 de mayo de 2004	-
Etiopia	-	22 de junio de 2012	Reserva
Federación de Rusia	12 de diciembre de 2000	26 de mayo de 2004	-
Filipinas	14 de diciembre de 2000	28 de mayo de 2002	-
Finlandia	12 de diciembre de 2000	7 de septiembre de 2006	Reserva

Países	Fecha de firma	Fecha de ratificación *	Reserva / Declaración
Francia	12 de diciembre de 2000	29 de octubre de 2002	-
Gambia	14 de diciembre de 2000	5 de mayo de 2003	-
Georgia	13 de diciembre de 2000	5 de septiembre de 2006	-
Ghana	-	21 August 2012	-
Granada	-	21 de mayo de 2004	-
Grecia	13 de diciembre de 2000	11 de enero de 2011	Reserva
Guatemala	-	1 de abril de 2004	Reserva
Guinea	-	8 de junio de 2005	-
Guinea Bissau	14 de diciembre de 2000	-	-
Guinea Ecuatorial	14 de diciembre de 2000	-	-
Guyana	-	16 de abril de 2008	-
Haiti	13 de diciembre de 2000	19 de abril de 2011	-
Honduras	-	18 de noviembre de 2008	-
Hungría	14 de diciembre de 2000	22 de diciembre de 2006	-
India	12 de diciembre de 2002	5 de mayo de 2011	-

Países	Fecha de firma	Fecha de ratificación *	Reserva / Declaración
Indonesia	12 de diciembre de 2000	28 de septiembre de 2009	Reserva
Irak	-	9 de febrero de 2009	Reserva
Irlanda	13 de diciembre de 2000	-	-
Islandia	13 de diciembre de 2000	-	-
Italia	12 de diciembre de 2000	2 August 2006	Reserva
Jamaica	13 de febrero de 2002	29 de septiembre de 2003	-
Japón	9 de diciembre de 2002	-	-
Kazajstán	-	31 de julio de 2008	-
Kenya	-	5 de enero de 2005	-
Kiribati	-	15 de septiembre de 2005	-
Kuwait	-	12 de mayo de 2006	-
Lesotho	14 de diciembre de 2000	24 de septiembre de 2004	-
Letonia	10 de diciembre de 2002	23 de abril de 2003	Reserva
Libano	26 de septiembre de 2002	5 de octubre de 2005	-
Liberia	-	22 de septiembre de 2004	-

Países	Fecha de firma	Fecha de ratificación *	Reserva / Declaración
Libia	13 de noviembre de 2001	24 de septiembre de 2004	-
Liechtenstein	14 de marzo de 2001	20 de febrero de 2008	-
Lituania	25 de abril de 2002	12 de mayo de 2003	Reserva
Luxemburgo	12 de diciembre de 2000	24 de septiembre de 2012	-
Madagascar	14 de diciembre de 2000	15 de septiembre de 2005	-
Malawi	-	17 de marzo de 2005	Reserva
Mali	15 de diciembre de 2000	12 de abril de 2002	-
Malta	14 de diciembre de 2000	24 de septiembre de 2003	-
Mauricio	-	24 de septiembre de 2003	-
Mauritania	-	22 de julio de 2005	-
México	13 de diciembre de 2000	4 de marzo de 2003	-
Mónaco	13 de diciembre de 2000	5 de junio de 2001	-
Mongolia	-	27 de junio de 2008	-
Montenegro	-	23 de octubre de 2006	-
Mozambique	15 de diciembre de 2000	20 de septiembre de 2006	-
Myanmar	-	30 de marzo de 2004	Reserva

Países	Fecha de firma	Fecha de ratificación *	Reserva / Declaración
Namibia	13 de diciembre de 2000	16 August 2002	-
Nauru	12 de noviembre de 2001	12 de julio de 2012	-
Nicaragua	-	15 de febrero de 2006	-
Níger	-	18 de marzo de 2009	-
Nigeria	13 de diciembre de 2000	27 de septiembre de 2001	-
Noruega	13 de diciembre de 2000	23 de septiembre de 2003	-
Nueva Zelandia	14 de diciembre de 2000	19 de julio de 2002	-
Omán	-	13 de mayo de 2005	-
Países Bajos	12 de diciembre de 2000	27 de julio de 2005	Reserva
Panamá	13 de diciembre de 2000	18 August 2004	Reserva
Paraguay	-	23 de septiembre de 2008	-
Perú	14 de diciembre de 2000	23 de enero de 2002	-
Polonia	4 de octubre de 2001	26 de septiembre de 2003	-
Portugal	12 de diciembre de 2000	10 de mayo de 2004	-

Países	Fecha de firma	Fecha de ratificación *	Reserva / Declaración
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	14 de diciembre de 2000	9 de febrero de 2006	Reserva
República Árabe Siria	13 de diciembre de 2000	8 de abril de 2009	Reserva
República Centroafricana	-	6 de octubre de 2006	-
República Checa	10 de diciembre de 2002	24 de septiembre de 2013	-
República de Corea	13 de diciembre de 2000	5 de noviembre de 2015	-
República Democrática del Congo	-	28 de octubre de 2005	-
República Democrática Popular Lao	-	26 de septiembre de 2003	Reserva
República Dominicana	15 de diciembre de 2000	10 de diciembre de 2007	-
República Kirguisa	13 de diciembre de 2000	2 de octubre de 2003	-
República Unida de Tanzania	13 de diciembre de 2000	24 de mayo de 2006	Reserva
República de Moldova	14 de diciembre de 2000	16 de septiembre de 2005	Reserva
Rumania	14 de diciembre de 2000	4 de diciembre de 2002	Reserva
Rwanda	14 de diciembre de 2000	4 de octubre de 2006	-
Saint Kitts y Nevis	-	21 de mayo de 2004	-

Países	Fecha de firma	Fecha de ratificación *	Reserva / Declaración
San Marino	14 de diciembre de 2000	20 de julio de 2010	-
San Vicente y las Granadinas	20 de noviembre de 2002	29 de octubre de 2010	Reserva
Santo Tomé y Príncipe	-	13 de abril de 2006	-
Senegal	13 de diciembre de 2000	27 de octubre de 2003	-
Serbia	12 de diciembre de 2000	6 de septiembre de 2001	Reserva
Seychelles	22 de julio de 2002	22 de junio de 2004	-
Sierra Leona	27 de noviembre de 2001	12 August 2014	-
Sri Lanka	13 de diciembre de 2000	-	-
Sudáfrica	14 de diciembre de 2000	20 de febrero de 2004	Reserva
Suecia	12 de diciembre de 2000	6 de septiembre de 2006	Reserva
Suiza	2 de abril de 2002	27 de octubre de 2006	-
Suriname	-	25 de mayo de 2007	-
Swazilandia	8 de enero de 2001	24 de septiembre de 2012	-
Tailandia	18 de diciembre de 2001	-	-
Tayikistán	-	8 de julio de 2002	-

Países	Fecha de firma	Fecha de ratificación *	Reserva / Declaración
Timor-Leste	-	9 de noviembre de 2009	-
Togo	12 de diciembre de 2000	28 de septiembre de 2010	-
Trinidad y Tabago	26 de septiembre de 2001	6 de noviembre de 2007	-
Túnez	13 de diciembre de 2000	14 de julio de 2003	-
Turkmenistán	-	28 de marzo de 2005	-
Turquía	13 de diciembre de 2000	25 de marzo de 2003	-
Ucrania	15 de noviembre de 2001	21 de mayo de 2004	-
Uganda	12 de diciembre de 2000	-	-
Unión Europea	12 de diciembre de 2000	6 de septiembre de 2006	Reserva
Uruguay	13 de diciembre de 2000	4 de marzo de 2005	-
Uzbekistán	28 de junio de 2001	-	-
Venezuela	14 de diciembre de 2000	19 de abril de 2005	Reserva
Zambia	-	24 de abril de 2005	-

Fuente: WhatConvention.Org , modificada en lo no sustancial para esta ponencia.
https://www.whatconvention.org/es/ratifications/311?sort_by=reservation&order=asc

VI. EXAMEN CONSTITUCIONAL Y LEGAL

Cumpliendo con lo establecido en el artículo 150 numeral 16, 189, numeral 2 y 224 de la Constitución Política, el Ministro de Relaciones Exteriores y el Ministro de Justicia y del Derecho presentaron ante la Secretaría General del Senado de la República el Proyecto de Ley 250-2022 <<POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA “EL PROTOCOLO CONTRA EL TRÁFICO ILÍCITO DE MIGRANTES POR TIERRA, MAR Y AIRE, QUE COMPLEMENTA LA CONVENCION LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DELINCUENCIA ORGANIZADA TRANSNACIONAL”, ADOPTADO POR LA ASAMBLEA GENERAL DE LA ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS, EL 15 DE NOVIEMBRE DE 2000>>.

Siendo asignado a la Comisión Segunda Constitucional Permanente (Art. 144 Ley 5 de 1992) el PL 250 de 2022 Senado se publicó en la Gaceta del Congreso No. 1502 del 24 de noviembre de 2022, cumpliendo de esta manera con la exigencia de la publicación oficial, tal como lo señala el artículo 157, numeral 1° de la Constitución Política y el artículo 144 y 147, numeral 1, de la Ley 5 de 1992.

De igual modo, el PL incorporó el texto completo de la Ley 424 de 1998 (Art. 3 Ley 424 de 1998) y cumple con los requisitos de orden de redacción (Art. 145 Ley 5 de 1992).

Por otra parte, las disposiciones normativas que consagran el Protocolo se enmarcan en la cooperación regional e internacional, tendientes a prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes. De este modo, este instrumento internacional desarrolla el mandato de la internacionalización de las relaciones políticas, económicas y sociales sobre las bases de la equidad, reciprocidad y conveniencia nacional, señalado en el artículo 226 de la Constitución Política.

En cuanto a la legislación interna, el tráfico ilícito de migrantes está contemplado como conducta punible en el artículo 188 del Código Penal, modificado por el artículo 1 de la Ley 747 de 2002 y por el artículo 14 de la Ley 890 de 2004, transcrito a continuación:

ARTÍCULO 188. DEL TRÁFICO DE MIGRANTES. <Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 747 de 2002. Penas aumentadas por el artículo 14 de la Ley 890 de 2004, a partir del 1o. de enero de 2005. El texto modificado y con las penas aumentadas es el siguiente:>
 El que promueva, induzca, construya, facilite, financie, colabore o de cualquier otra forma participe en la entrada o salida de personas del país, sin el cumplimiento de los requisitos legales, con el ánimo de lucrarse o cualquier otro provecho para sí o otra persona, incurrirá en prisión de noventa y seis (96) a ciento cuarenta y cuatro (144) meses y una multa de sesenta y seis punto sesenta y seis (66.66) a ciento

cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento de la sentencia condenatoria.

Por otra parte, desde el punto de vista reglamentario, son de especial importancia el Decreto 4062 de 2011 que creó la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia cuya función principal es formular y ejecutar la Política Nacional Migratoria y ejercer la vigilancia y el control migratorio de nacionales y extranjeros en el territorio nacional. Asimismo, el Decreto 1692 de 2016 que crea la Comisión Intersectorial de Lucha contra el Tráfico de Migrantes como una de las instancias de coordinación interinstitucional cuya importancia está señalada en el artículo 21 de la Ley 2136 de 2021.

Como resultado de lo expuesto, se hace énfasis en la importancia de la instancia de coordinación nacional para facilitar la articulación de acciones entre las entidades del orden nacional con el fin de cumplir con los objetivos señalados para salvaguardar los derechos humanos y asistencia de extranjeros en situación de tráfico de migrantes.

VII. PROCEDIMIENTO DE CONSULTA PREVIA A LAS COMUNIDADES ÉTNICAS

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

VIII. ANALISIS DE IMPACTO FISCAL- Artículo 7° de la Ley 819 de 2003.

De conformidad con el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, se considera que el PL no ordena gasto ni genera beneficios tributarios.

IX. CONFLICTOS DE INTERESES

Conforme a lo establecido en los artículos 1° y 3° de la Ley 2003 de 2019, que modificó parcialmente la Ley 5 de 1992, al igual que la jurisprudencia de la Corte Constitucional y el Consejo de Estado, se considera que en la discusión y votación de este Proyecto de Ley NO implicaría, para algún congresista, una situación de conflicto de intereses por cuanto no reportaría un beneficio particular, actual y directo en su favor o de terceros. No obstante, se reitera, en relación a este PL que

la declaración de los conflictos de intereses y los impedimentos respectivos es personal.

X. PROPOSICIÓN

Por las razones expuestas, presento **PONENCIA POSITIVA** y en consecuencia solicito a las y los Honorables Senadores de la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado de la República **DAR PRIMER DEBATE** al Proyecto de Ley 250 de 2022 Senado <<POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA "EL PROTOCOLO CONTRA EL TRÁFICO ILCITO DE MIGRANTES POR TIERRA, MAR Y AIRE, QUE COMPLEMENTA LA CONVENCION LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DELINCUENCIA ORGANIZADA TRANSNACIONAL", ADOPTADO POR LA ASAMBLEA GENERAL DE LA ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS, EL 15 DE NOVIEMBRE DE 2000>>.

Atentamente,

GLORIA INÉS FLÓREZ SCHNEIDER
Senadora de la República
Presidenta de la Comisión Segunda

Referencias

- UNODC, (s.f.). *www.unodc.org*. Obtenido de [www.unodc.org](https://www.unodc.org/documents/colombia/2013/Agosto/Investigacion_trafico_migrantes.pdf): https://www.unodc.org/documents/colombia/2013/Agosto/Investigacion_trafico_migrantes.pdf
- Sentencia SU180/22, Expediente: T-8.292.286 (Corte Constitucional 26 de 05 de 2022).
- Migración, & Exteriores, M. d. (17 de 03 de 2023). Obtenido de <https://www.camara.gov.co/sites/default/files/2023-03/RESPUESTA%20MIGRACION%20COLOMBIA.pdf>
- Min Relaciones Exteriores, Min Justicia. (2022). *Proyecto de Ley 250 de 2022 Senado*. Bogotá: Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Justicia.
- WhatConvention.Org. (s.f.). *WhatConvention.Org*. Obtenido de [WhatConvention.Org](https://www.whatconvention.org/es/ratifications/311?sort_by=country&order=asc): https://www.whatconvention.org/es/ratifications/311?sort_by=country&order=asc

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

PROYECTO DE LEY NÚMERO 250 DE 2022 SENADO

<<POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA "EL PROTOCOLO CONTRA EL TRÁFICO ILCITO DE MIGRANTES POR TIERRA, MAR Y AIRE, QUE COMPLEMENTA LA CONVENCION LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DELINCUENCIA ORGANIZADA TRANSNACIONAL", ADOPTADO POR LA ASAMBLEA GENERAL DE LA ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS, EL 15 DE NOVIEMBRE DE 2000>>.

EL CONGRESO DE COLOMBIA,

DECRETA:

ARTÍCULO PRIMERO: Apruébese el «Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional», adoptado por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas, el 15 de noviembre de 2000.

ARTÍCULO SEGUNDO: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, el «Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional», adoptado por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas, el 15 de noviembre de 2000, que por el artículo primero de esta Ley se aprueba, obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo.

ARTÍCULO TERCERO: La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación.

GLORIA INÉS FLÓREZ SCHNEIDER
Senadora de la República
Ponente

ANEXO. Se adjunta copia fiel y completa del texto del precitado instrumento internacional, certificado por el Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de la Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores del 20 de octubre de 2022, documento que consta en once (11) folios, publicado en la Gaceta del Congreso No. 1502 del 24 de noviembre de 2022 Senado.

[Hoja siguiente]

[PÁGINA DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE]

PROTOCOLO CONTRA EL TRÁFICO ILÍCITO DE MIGRANTES POR TIERRA, MAR Y AIRE, QUE COMPLEMENTA LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DELINCUENCIA ORGANIZADA TRANSNACIONAL

Preámbulo

Los Estados Parte en el presente Protocolo,

Declarando que para prevenir y combatir eficazmente el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire se requiere un enfoque amplio e internacional, que conlleve la cooperación, el intercambio de información y la adopción de otras medidas apropiadas, incluidas las de índole socioeconómica, en los planos nacional, regional e internacional,

Recordando la resolución 54/212 de la Asamblea General, de 22 de diciembre de 1999, en la que la Asamblea instó a los Estados Miembros y al sistema de las Naciones Unidas a que fortalecieran la cooperación internacional en la esfera de la migración internacional y el desarrollo a fin de abordar las causas fundamentales de la migración, especialmente las relacionadas con la pobreza, y de aumentar al máximo los beneficios que la migración internacional podía reportar a los interesados, y alentó a los mecanismos interregionales, regionales y subregionales a que, cuando procediera, se siguieran ocupando de la cuestión de la migración y el desarrollo,

Convencidos de la necesidad de dar un trato humano a los migrantes y de proteger plenamente sus derechos humanos,

Habida cuenta de que, pese a la labor emprendida en otros foros internacionales, no existe un instrumento universal que aborde todos los aspectos del tráfico ilícito de migrantes y otras cuestiones conexas,

Preocupados por el notable aumento de las actividades de los grupos delictivos organizados en relación con el tráfico ilícito de migrantes y otras actividades delictivas conexas tipificadas en el presente Protocolo, que causan graves perjuicios a los Estados afectados,

Preocupados también por el hecho de que el tráfico ilícito de migrantes puede poner en peligro la vida o la seguridad de los migrantes involucrados,

Recordando la resolución 53/111 de la Asamblea General, de 9 de diciembre de 1998, en la que la Asamblea decidió establecer un comité especial intergubernamental de composición abierta con la finalidad de elaborar una convención internacional amplia contra la delincuencia transnacional organizada y de examinar la posibilidad de elaborar, entre otros, un instrumento internacional que abordara el tráfico y el transporte ilícitos de migrantes, particularmente por mar,

Convencidos de que complementar el texto de la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional con un instrumento internacional dirigido contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire constituirá un medio útil para prevenir y combatir esta forma de delincuencia,

Han convenido en lo siguiente:

I. Disposiciones generales

Artículo 1
Relación con la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional

1. El presente Protocolo complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y se interpretará juntamente con la Convención.

2. Las disposiciones de la Convención se aplicarán *mutatis mutandis* al presente Protocolo, a menos que en él se disponga otra cosa.

3. Los delitos tipificados con arreglo al artículo 6 del presente Protocolo se considerarán delitos tipificados con arreglo a la Convención.

Artículo 2

Finalidad

El propósito del presente Protocolo es prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes, así como promover la cooperación entre los Estados Parte con ese fin, protegiendo al mismo tiempo los derechos de los migrantes objeto de dicho tráfico.

Artículo 3
Definiciones

Para los fines del presente Protocolo:

- a) Por "tráfico ilícito de migrantes" se entenderá la facilitación de la entrada ilegal de una persona en un Estado Parte del cual dicha persona no sea nacional o residente permanente con el fin de obtener, directa o indirectamente, un beneficio financiero u otro beneficio de orden material;
- b) Por "entrada ilegal" se entenderá el paso de fronteras sin haber cumplido los requisitos necesarios para entrar legalmente en el Estado receptor;
- c) Por "documento de identidad o de viaje falso" se entenderá cualquier documento de viaje o de identidad:
 - i) Elaborado o expedido de forma espuria o alterado materialmente por cualquiera que no sea la persona o entidad legalmente autorizada para producir o expedir el documento de viaje o de identidad en nombre de un Estado; o
 - ii) Expedido u obtenido indebidamente mediante declaración falsa, corrupción o coacción o de cualquier otra forma ilegal; o
 - iii) Utilizado por una persona que no sea su titular legítimo;
- d) Por "buque" se entenderá cualquier tipo de embarcación, con inclusión de las embarcaciones sin desplazamiento y los hidroaviones, que se utilice o pueda utilizarse como medio de transporte sobre el agua, excluidos los buques de guerra, los buques auxiliares de la armada u otros buques que sean propiedad de un Estado o explotados por éste y que en ese momento se empleen únicamente en servicios oficiales no comerciales.

Artículo 4
Ámbito de aplicación

A menos que contenga una disposición en contrario, el presente Protocolo se aplicará a la prevención, investigación y penalización de los delitos tipificados con arreglo al artículo 6 del presente Protocolo, cuando esos delitos sean de carácter transnacional y entrañen la participación de un grupo delictivo organizado, así como a la protección de los derechos de las personas que hayan sido objeto de tales delitos.

Artículo 5

Responsabilidad penal de los migrantes

Los migrantes no estarán sujetos a enjuiciamiento penal con arreglo al presente Protocolo por el hecho de haber sido objeto de alguna de las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo.

Artículo 6
Penalización

1. Cada Estado Parte adoptará las medidas legislativas y de otra índole que sean necesarias para tipificar como delito, cuando se cometan intencionalmente y con el fin de obtener, directa o indirectamente, un beneficio económico u otro beneficio de orden material:

- a) El tráfico ilícito de migrantes;
- b) Cuando se cometan con el fin de posibilitar el tráfico ilícito de migrantes:
 - i) La creación de un documento de viaje o de identidad falso;
 - ii) La facilitación, el suministro o la posesión de tal documento.
- c) La habilitación de una persona que no sea nacional o residente permanente para permanecer en el Estado interesado sin haber cumplido los requisitos para permanecer legalmente en ese Estado, recurriendo a los medios mencionados en el apartado b) del presente párrafo o a cualquier otro medio ilegal.

2. Cada Estado Parte adoptará asimismo las medidas legislativas y de otra índole que sean necesarias para tipificar como delito:

- a) Con sujeción a los conceptos básicos de su ordenamiento jurídico, la tentativa de comisión de un delito tipificado con arreglo al párrafo 1 del presente artículo;

b) La participación como cómplice en la comisión de un delito tipificado con arreglo al apartado a), al inciso i) del apartado b) o al apartado c) del párrafo 1 del presente artículo y, con sujeción a los conceptos básicos de su ordenamiento jurídico, la participación como cómplice en la comisión de un delito tipificado con arreglo al inciso ii) del apartado b) del párrafo 1 del presente artículo; y

c) La organización o dirección de otras personas para la comisión de un delito tipificado con arreglo al párrafo 1 del presente artículo.

3. Cada Estado Parte adoptará las medidas legislativas y de otra índole que sean necesarias para considerar como circunstancia agravante de los delitos tipificados con arreglo al apartado a), al inciso i) del apartado b) y al apartado c) del párrafo 1 del presente artículo y, con sujeción a los conceptos básicos de su ordenamiento jurídico, de los delitos tipificados con arreglo a los apartados b) y c) del párrafo 2 del presente artículo toda circunstancia que:

a) Ponga en peligro o pueda poner en peligro la vida o la seguridad de los migrantes afectados; o

b) Dé lugar a un trato inhumano o degradante de esos migrantes, en particular con el propósito de explotación.

4. Nada de lo dispuesto en el presente Protocolo impedirá que un Estado Parte adopte medidas contra toda persona cuya conducta constituya delito con arreglo a su derecho interno.

II. Tráfico ilícito de migrantes por mar

*Artículo 7
Cooperación*

Los Estados Parte cooperarán en la mayor medida posible para prevenir y reprimir el tráfico ilícito de migrantes por mar, de conformidad con el derecho internacional del mar.

con el Estado requirente, incluidas las relativas a la responsabilidad y al alcance de las medidas efectivas que se adopten. Los Estados Parte no adoptarán otras medidas sin la autorización expresa del Estado del pabellón, salvo las que sean necesarias para eliminar un peligro inminente para la vida de las personas o las que se deriven de los acuerdos bilaterales o multilaterales pertinentes.

6. Cada Estado Parte designará a una o, de ser necesario, a varias autoridades para recibir y atender las solicitudes de asistencia, de confirmación de la matrícula o del derecho de un buque a enarbolar su pabellón y de autorización para adoptar las medidas pertinentes. Esa designación será dada a conocer, por conducto del Secretario General, a todos los demás Estados Parte dentro del mes siguiente a la designación.

7. Todo Estado Parte que tenga motivos razonables para sospechar que un buque está involucrado en el tráfico ilícito de migrantes por mar y no posee nacionalidad o se hace pasar por un buque sin nacionalidad podrá visitar y registrar el buque. Si se hallan pruebas que confirmen la sospecha, ese Estado Parte adoptará medidas apropiadas de conformidad con el derecho interno e internacional, según proceda.

*Artículo 9
Cláusulas de protección*

1. Cuando un Estado Parte adopte medidas contra un buque con arreglo al artículo 8 del presente Protocolo:

a) Garantizará la seguridad y el trato humano de las personas que se encuentren a bordo;

b) Tendrá debidamente en cuenta la necesidad de no poner en peligro la seguridad del buque o de su carga;

c) Tendrá debidamente en cuenta la necesidad de no perjudicar los intereses comerciales o jurídicos del Estado del pabellón o de cualquier otro Estado interesado;

d) Velará, dentro de los medios disponibles, por que las medidas adoptadas con respecto al buque sean ecológicamente razonables.

2. Cuando las razones que motivaron las medidas adoptadas con arreglo al artículo 8 del presente Protocolo no resulten fundadas y siempre que el

Artículo 8

Medidas contra el tráfico ilícito de migrantes por mar

1. Todo Estado Parte que tenga motivos razonables para sospechar que un buque que enarbole su pabellón o pretenda estar matriculado en su registro, que carezca de nacionalidad o que, aunque enarbole un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón, tenga en realidad la nacionalidad del Estado Parte interesado, está involucrado en el tráfico ilícito de migrantes por mar podrá solicitar la asistencia de otros Estados Parte a fin de poner término a la utilización del buque para ese fin. Los Estados Parte a los que se solicite dicha asistencia la prestarán, en la medida posible con los medios de que dispongan.

2. Todo Estado Parte que tenga motivos razonables para sospechar que un buque que esté haciendo uso de la libertad de navegación con arreglo al derecho internacional y que enarbole el pabellón o lleve matrícula de otro Estado Parte está involucrado en el tráfico ilícito de migrantes por mar podrá notificarlo al Estado del pabellón, pedirle que confirme la matrícula y, si la confirma, solicitarle autorización para adoptar medidas apropiadas con respecto a ese buque. El Estado del pabellón podrá autorizar al Estado requirente, entre otras cosas, a:

a) Visitar el buque;

b) Registrar el buque; y

c) Si se hallan pruebas de que el buque está involucrado en el tráfico ilícito de migrantes por mar, adoptar medidas apropiadas con respecto al buque, así como a las personas y a la carga que se encuentren a bordo, conforme le haya autorizado el Estado del pabellón.

3. Todo Estado Parte que haya adoptado cualesquiera de las medidas previstas en el párrafo 2 del presente artículo informará con prontitud al Estado del pabellón pertinente de los resultados de dichas medidas.

4. Los Estados Parte responderán con celeridad a toda solicitud de otro Estado Parte con miras a determinar si un buque que está matriculado en su registro o enarbola su pabellón está autorizado a hacerlo, así como a toda solicitud de autorización que se presente con arreglo a lo previsto en el párrafo 2 del presente artículo.

5. El Estado del pabellón podrá, en consonancia con el artículo 7 del presente Protocolo, someter su autorización a las condiciones en que convenga

buque no haya cometido ningún acto que las justifique, dicho buque será indemnizado por todo perjuicio o daño sufrido.

3. Toda medida que se tome, adopte o aplique de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo tendrá debidamente en cuenta la necesidad de no interferir ni causar menoscabo en:

a) Los derechos y las obligaciones de los Estados ribereños en el ejercicio de su jurisdicción de conformidad con el derecho internacional del mar; ni en

b) La competencia del Estado del pabellón para ejercer la jurisdicción y el control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales relacionadas con el buque.

4. Toda medida que se adopte en el mar en cumplimiento de lo dispuesto en el presente capítulo será ejecutada únicamente por buques de guerra o aeronaves militares, o por otros buques o aeronaves que ostenten signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y autorizados a tal fin.

III. Medidas de prevención, cooperación y otras medidas

*Artículo 10
Información*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 27 y 28 de la Convención y con miras a lograr los objetivos del presente Protocolo, los Estados Parte, en particular los que tengan fronteras comunes o estén situados en las rutas de tráfico ilícito de migrantes, intercambiarán, de conformidad con sus respectivos ordenamientos jurídicos y administrativos internos, información pertinente sobre asuntos como:

a) Los lugares de embarque y de destino, así como las rutas, los transportistas y los medios de transporte a los que, según se sepa o se sospeche, recurren los grupos delictivos organizados involucrados en las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo;

- b) La identidad y los métodos de las organizaciones o los grupos delictivos organizados involucrados o sospechosos de estar involucrados en las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo;
- c) La autenticidad y la debida forma de los documentos de viaje expedidos por los Estados Parte, así como todo robo o concomitante utilización ilegítima de documentos de viaje o de identidad en blanco;
- d) Los medios y métodos utilizados para la ocultación y el transporte de personas, la alteración, reproducción o adquisición ilícitas o cualquier otra utilización indebida de los documentos de viaje o de identidad empleados en las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo, así como las formas de detectarlos;
- e) Experiencias de carácter legislativo, así como prácticas y medidas conexas, para prevenir y combatir las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo; y
- f) Cuestiones científicas y tecnológicas de utilidad para el cumplimiento de la ley, a fin de reforzar la capacidad respectiva de prevenir, detectar e investigar las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo y de enjuiciar a las personas implicadas en ellas.

2. El Estado Parte receptor de dicha información dará cumplimiento a toda solicitud del Estado Parte que la haya facilitado en el sentido de imponer restricciones a su utilización.

*Artículo 11
Medidas fronterizas*

- 1. Sin perjuicio de los compromisos internacionales relativos a la libre circulación de personas, los Estados Parte reforzarán, en la medida de lo posible, los controles fronterizos que sean necesarios para prevenir y detectar el tráfico ilícito de migrantes.
- 2. Cada Estado Parte adoptará medidas legislativas u otras medidas apropiadas para prevenir, en la medida de lo posible, la utilización de medios de transporte explotados por transportistas comerciales para la comisión del delito tipificado con arreglo al apartado a) del párrafo 1 del artículo 6 del presente Protocolo.

validez de los documentos de viaje o de identidad expedidos o presuntamente expedidos en su nombre y sospechosos de ser utilizados para los fines de las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo.

*Artículo 14
Capacitación y cooperación técnica*

- 1. Los Estados Parte impartirán a los funcionarios de inmigración y a otros funcionarios pertinentes capacitación especializada en la prevención de las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo y en el trato humano de los migrantes objeto de esa conducta, respetando al mismo tiempo sus derechos reconocidos conforme al presente Protocolo o reforzarán dicha capacitación, según proceda.
- 2. Los Estados Parte cooperarán entre sí y con las organizaciones internacionales competentes, las organizaciones no gubernamentales, otras organizaciones pertinentes y demás sectores de la sociedad civil, según proceda, a fin de garantizar que en sus respectivos territorios se imparta una capacitación de personal adecuada para prevenir, combatir y erradicar las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo, así como proteger los derechos de los migrantes que hayan sido objeto de esas conductas. Dicha capacitación incluirá, entre otras cosas:
 - a) La mejora de la seguridad y la calidad de los documentos de viaje;
 - b) El reconocimiento y la detección de los documentos de viaje o de identidad falsificados;
 - c) La compilación de información de inteligencia criminal, en particular con respecto a la identificación de los grupos delictivos organizados involucrados o sospechosos de estar involucrados en las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo, los métodos utilizados para transportar a los migrantes objeto de dicho tráfico, la utilización indebida de documentos de viaje o de identidad para los fines de las conductas enunciadas en el artículo 6 y los medios de ocultación utilizados en el tráfico ilícito de migrantes;
 - d) La mejora de los procedimientos para detectar a las personas objeto de tráfico ilícito en puntos de entrada y salida convencionales y no convencionales; y

3. Cuando proceda y sin perjuicio de las convenciones internacionales aplicables se preverá, entre esas medidas, la obligación de los transportistas comerciales, incluidas las empresas de transporte, así como los propietarios o explotadores de cualquier medio de transporte, de cerciorarse de que todos los pasajeros tengan en su poder los documentos de viaje requeridos para entrar en el Estado receptor.

4. Cada Estado Parte adoptará las medidas necesarias, de conformidad con su derecho interno, para prever sanciones en caso de incumplimiento de la obligación enunciada en el párrafo 3 del presente artículo.

5. Cada Estado Parte considerará la posibilidad de adoptar medidas que permitan, de conformidad con su derecho interno, denegar la entrada o revocar visados a personas implicadas en la comisión de delitos tipificados con arreglo al presente Protocolo.

6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 27 de la Convención, los Estados Parte considerarán la posibilidad de reforzar la cooperación entre los organismos de control fronterizo, en particular, entre otras medidas, estableciendo y manteniendo conductos de comunicación directos.

Artículo 12

Seguridad y control de los documentos

Cada Estado Parte adoptará, con los medios de que disponga, las medidas que se requieran para:

- a) Garantizar la necesaria calidad de los documentos de viaje o de identidad que expida a fin de que éstos no puedan con facilidad utilizarse indebidamente ni falsificarse o alterarse, reproducirse o expedirse de forma ilícita; y
- b) Garantizar la integridad y seguridad de los documentos de viaje o de identidad que expida o que se expidan en su nombre e impedir la creación, expedición y utilización ilícitas de dichos documentos.

Artículo 13

Legitimidad y validez de los documentos

Cuando lo solicite otro Estado Parte, cada Estado Parte verificará, de conformidad con su derecho interno y dentro de un plazo razonable, la legitimidad y

e) El trato humano de los migrantes afectados y la protección de sus derechos reconocidos conforme al presente Protocolo.

3. Los Estados Parte que tengan conocimientos especializados pertinentes considerarán la posibilidad de prestar asistencia técnica a los Estados que sean frecuentemente países de origen o de tránsito de personas que hayan sido objeto de las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo. Los Estados Parte harán todo lo posible por suministrar los recursos necesarios, como vehículos, sistemas de informática y lectores de documentos, para combatir las conductas enunciadas en el artículo 6.

Artículo 15

Otras medidas de prevención

1. Cada Estado Parte adoptará medidas para cerciorarse de poner en marcha programas de información o reforzar los ya existentes a fin de que la opinión pública sea más consciente de que las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo son una actividad delictiva que frecuentemente realizan los grupos delictivos organizados con fines de lucro y que supone graves riesgos para los migrantes afectados.

2. De conformidad con el artículo 31 de la Convención, los Estados Parte cooperarán en el ámbito de la información pública a fin de impedir que los migrantes potenciales lleguen a ser víctimas de grupos delictivos organizados.

3. Cada Estado Parte promoverá o reforzará, según proceda, los programas y la cooperación para el desarrollo en los planos nacional, regional e internacional, teniendo en cuenta las realidades socioeconómicas de la migración y prestando especial atención a las zonas económica y socialmente deprimidas, a fin de combatir las causas socioeconómicas fundamentales del tráfico ilícito de migrantes, como la pobreza y el subdesarrollo.

Artículo 16

Medidas de protección y asistencia

1. Al aplicar el presente Protocolo, cada Estado Parte adoptará, en consonancia con sus obligaciones emanadas del derecho internacional, todas las medidas apropiadas, incluida la legislación que sea necesaria, a fin de preservar y proteger los derechos de las personas que hayan sido objeto de las conductas

enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo, conforme a las normas aplicables del derecho internacional, en particular el derecho a la vida y el derecho a no ser sometido a tortura o a otras penas o tratos crueles, inhumanos o degradantes.

2. Cada Estado Parte adoptará medidas apropiadas para otorgar a los migrantes protección adecuada contra toda violencia que puedan infligirles personas o grupos por el hecho de haber sido objeto de las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo.

3. Cada Estado Parte prestará asistencia apropiada a los migrantes cuya vida o seguridad se haya puesto en peligro como consecuencia de haber sido objeto de las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo.

4. Al aplicar las disposiciones del presente artículo, los Estados Parte tendrán en cuenta las necesidades especiales de las mujeres y los niños.

5. En el caso de la detención de personas que hayan sido objeto de las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo, cada Estado Parte cumplirá las obligaciones contraídas con arreglo a la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares, cuando proceda, incluida la de informar sin demora a la persona afectada sobre las disposiciones relativas a la notificación del personal consular y a la comunicación con dicho personal.

Artículo 17
Acuerdos y arreglos

Los Estados Parte considerarán la posibilidad de celebrar acuerdos bilaterales o regionales o arreglos operacionales con miras a:

- a) Adoptar las medidas más apropiadas y eficaces para prevenir y combatir las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo; o
- b) Contribuir conjuntamente a reforzar las disposiciones del presente Protocolo.

8. Nada de lo dispuesto en el presente artículo afectará a las obligaciones contraídas con arreglo a cualquier otro tratado bilateral o multilateral aplicable o a cualquier otro acuerdo o arreglo operacional que rija, parcial o totalmente, la repatriación de las personas que hayan sido objeto de las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo.

IV. Disposiciones finales

Artículo 19
Cláusula de salvaguardia

1. Nada de lo dispuesto en el presente Protocolo afectará a los demás derechos, obligaciones y responsabilidades de los Estados y las personas con arreglo al derecho internacional, incluidos el derecho internacional humanitario y la normativa internacional de derechos humanos y, en particular, cuando sean aplicables, la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951 y su Protocolo de 1967, así como el principio de non-refoulement consagrado en dichos instrumentos.

2. Las medidas previstas en el presente Protocolo se interpretarán y aplicarán de forma que no sea discriminatoria para las personas por el hecho de ser objeto de las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo. La interpretación y aplicación de esas medidas estarán en consonancia con los principios de no discriminación internacionalmente reconocidos.

Artículo 20
Solución de controversias

1. Los Estados Parte procurarán solucionar toda controversia relacionada con la interpretación o aplicación del presente Protocolo mediante la negociación.

2. Toda controversia entre dos o más Estados Parte acerca de la interpretación o la aplicación del presente Protocolo que no pueda resolverse mediante la negociación dentro de un plazo razonable deberá, a solicitud de uno de esos Estados Parte, someterse a arbitraje. Si, seis meses después de la fecha de la solicitud de arbitraje, esos Estados Parte no han podido ponerse de acuerdo sobre la organización del arbitraje, cualquiera de esas Partes podrá remitir la

Artículo 18

Repatriación de los migrantes objeto de tráfico ilícito

1. Cada Estado Parte conviene en facilitar y aceptar, sin demora indebida o injustificada, la repatriación de toda persona que haya sido objeto de las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo y que sea nacional de ese Estado Parte o tuviese derecho de residencia permanente en su territorio en el momento de la repatriación.

2. Cada Estado Parte considerará la posibilidad de facilitar y aceptar la repatriación de una persona que haya sido objeto de las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo y que, de conformidad con el derecho interno, tuviese derecho de residencia permanente en el territorio de ese Estado Parte en el momento de su entrada en el Estado receptor.

3. A petición del Estado Parte receptor, todo Estado Parte requerido verificará, sin demora indebida o injustificada, si una persona que ha sido objeto de las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo es nacional de ese Estado Parte o tiene derecho de residencia permanente en su territorio.

4. A fin de facilitar la repatriación de toda persona que haya sido objeto de las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo y que carezca de la debida documentación, el Estado Parte del que esa persona sea nacional o en cuyo territorio tenga derecho de residencia permanente convendrá en expedir, previa solicitud del Estado Parte receptor, los documentos de viaje o autorización de otro tipo que sean necesarios para que la persona pueda viajar a su territorio y reingresar en él.

5. Cada Estado Parte que intervenga en la repatriación de una persona que haya sido objeto de las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo adoptará todas las medidas que proceda para llevar a cabo la repatriación de manera ordenada y teniendo debidamente en cuenta la seguridad y dignidad de la persona.

6. Los Estados Parte podrán cooperar con las organizaciones internacionales que proceda para aplicar el presente artículo.

7. Las disposiciones del presente artículo no menoscabarán ninguno de los derechos reconocidos a las personas que hayan sido objeto de las conductas enunciadas en el artículo 6 del presente Protocolo por el derecho interno del Estado Parte receptor.

controversia a la Corte Internacional de Justicia mediante solicitud conforme al Estatuto de la Corte.

3. Cada Estado Parte podrá, en el momento de la firma, ratificación, aceptación o aprobación del presente Protocolo o de la adhesión a él, declarar que no se considera vinculado por el párrafo 2 del presente artículo. Los demás Estados Parte no quedarán vinculados por el párrafo 2 del presente artículo respecto de todo Estado Parte que haya hecho esa reserva.

4. El Estado Parte que haya hecho una reserva de conformidad con el párrafo 3 del presente artículo podrá en cualquier momento retirar esa reserva notificándolo al Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 21

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. El presente Protocolo estará abierto a la firma de todos los Estados del 12 al 15 de diciembre de 2000 en Palermo (Italia) y después de esa fecha en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York hasta el 12 de diciembre de 2002.

2. El presente Protocolo también estará abierto a la firma de las organizaciones regionales de integración económica siempre que al menos uno de los Estados miembros de tales organizaciones haya firmado el presente Protocolo de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo.

3. El presente Protocolo estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación. Los instrumentos de ratificación, aceptación o aprobación se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas. Las organizaciones regionales de integración económica podrán depositar su instrumento de ratificación, aceptación o aprobación si por lo menos uno de sus Estados miembros ha procedido de igual manera. En ese instrumento de ratificación, aceptación o aprobación, esas organizaciones declararán el alcance de su competencia con respecto a las cuestiones regidas por el presente Protocolo. Dichas organizaciones comunicarán también al depositario cualquier modificación pertinente del alcance de su competencia.

4. El presente Protocolo estará abierto a la adhesión de todos los Estados u organizaciones regionales de integración económica que cuenten por lo menos con un Estado miembro que sea Parte en el presente Protocolo. Los instrumentos de adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las

Naciones Unidas. En el momento de su adhesión, las organizaciones regionales de integración económica declararán el alcance de su competencia con respecto a las cuestiones regidas por el presente Protocolo. Dichas organizaciones comunicarán también al depositario cualquier modificación pertinente del alcance de su competencia.

Artículo 22
Entrada en vigor

1. El presente Protocolo entrará en vigor el noagésimo día después de la fecha en que se haya depositado el cuadragésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, a condición de que no entre en vigor antes de la entrada en vigor de la Convención. A los efectos del presente párrafo, los instrumentos depositados por una organización regional de integración económica no se considerarán adicionales a los depositados por los Estados miembros de tal organización.

2. Para cada Estado u organización regional de integración económica que ratifique, acepte o apruebe el presente Protocolo o se adhiera a él después de haberse depositado el cuadragésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el presente Protocolo entrará en vigor el trigésimo día después de la fecha en que ese Estado u organización haya depositado el instrumento pertinente o en la fecha de su entrada en vigor con arreglo al párrafo 1 del presente artículo, cualquiera que sea la última fecha.

Artículo 23
Enmienda

1. Cuando hayan transcurrido cinco años desde la entrada en vigor del presente Protocolo, los Estados Parte podrán proponer enmiendas por escrito al Secretario General de las Naciones Unidas, quien a continuación comunicará toda enmienda propuesta a los Estados Parte y a la Conferencia de las Partes en la Convención para que la examinen y decidan al respecto. Los Estados Parte en el presente Protocolo reunidos en la Conferencia de las Partes harán todo lo posible por lograr un consenso sobre cada enmienda. Si se han agotado todas las posibilidades de lograr un consenso y no se ha llegado a un acuerdo, la aprobación de la enmienda exigirá, en última instancia, una mayoría de dos tercios de los

Artículo 25
Depositario e idiomas

1. El Secretario General de las Naciones Unidas será el depositario del presente Protocolo.

2. El original del presente Protocolo, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos, se depositará en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

EN FE DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, han firmado el presente Protocolo.

Estados Parte en el presente Protocolo presentes y votantes en la sesión de la Conferencia de las Partes.

2. Las organizaciones regionales de integración económica, en asuntos de su competencia, ejercerán su derecho de voto con arreglo al presente artículo con un número de votos igual al número de sus Estados miembros que sean Partes en el presente Protocolo. Dichas organizaciones no ejercerán su derecho de voto si sus Estados miembros ejercen, el suyo, y viceversa.

3. Toda enmienda aprobada de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo, estará sujeta a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados Parte.

4. Toda enmienda reafirmada de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo entrará en vigor respecto de un Estado Parte noventa días después de la fecha en que éste deposite en poder del Secretario General de las Naciones Unidas un instrumento de ratificación, aceptación o aprobación de esa enmienda.

5. Cuando una enmienda entre en vigor, será vinculante para los Estados Parte que hayan expresado su consentimiento al respecto. Los demás Estados Parte quedarán sujetos a las disposiciones del presente Protocolo, así como a cualquier otra enmienda anterior que hubiesen ratificado, aceptado o aprobado.

Artículo 24
Denuncia

1. Los Estados Parte podrán denunciar el presente Protocolo mediante notificación escrita al Secretario General de las Naciones Unidas. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que el Secretario General haya recibido la notificación.

2. Las organizaciones regionales de integración económica dejarán de ser Partes en el presente Protocolo cuando lo hayan denunciado todos sus Estados miembros.

CONTENIDO

Gaceta número 517 - martes, 23 de mayo de 2023
SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

Págs.

Ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 80 de 2022 Senado, por medio del cual se aprueba “El Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (enmendado)”, y el “Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)” adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988... 1

Informe de ponencia positiva para primer debate y texto propuesto del Proyecto de ley número 250 de 2022 Senado, por medio de la cual se aprueba “El Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional”, adoptado por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas, el 15 de noviembre de 2000. 7