



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° 1256

Bogotá, D. C., jueves, 14 de septiembre de 2023

EDICIÓN DE 14 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

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 25 DE 2023 SENADO

*por medio de la cual se promueve la implementación de techos o terrazas verdes
y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., 13 de septiembre de 2023

Señor
DAVID DE JESUS BETTÍN GÓMEZ
Secretario
Ciudad

Asunto: Informe de ponencia para primer debate Senado **PROYECTO DE LEY
NÚMERO 25 DE 2023 SENADO**

Atendiendo la designación que la Mesa Directiva de la Comisión Quinta Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con lo dispuesto en la Constitución Política y en la Ley 5ª de 1992, me permito rendir Informe de Ponencia Positiva para Primer Debate en Senado del **Proyecto de Ley No. 25 de 2023 "Por medio de la cual se promueve la implementación de techos o terrazas verdes y se dictan otras disposiciones"**

Cordial saludo,

MARCOS DANIEL PINEDA GARCÍA
Senador de la República

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 25 DE 2023 SENADO

**"POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE LA IMPLEMENTACIÓN DE
TECHOS O TERRAZAS VERDES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

El 23 de julio de 2019 fue radicado el proyecto de ley No. 031 de 2019 Cámara por el Representante a la Cámara Fabian Diaz Plata, el cual surtió su primer debate y se rindió ponencia positiva para segundo debate en la Cámara de Representantes, finalmente fue archivado por tránsito de legislatura el 20 de junio de 2021.

El 5 de agosto de 2021 fue radicado el proyecto de ley No. 207 de 2021 Cámara por el Representante a la Cámara Fabian Diaz Plata y con el acompañamiento del Representante a la Cámara César Augusto Ortiz Zorro, el cual surtió su primer debate y se rindió ponencia positiva para segundo debate en la Cámara de Representantes fue archivado por tránsito de legislatura el 20 de junio de 2023.

El presente texto conserva la esencia original de la iniciativa, con una serie de modificaciones que acogen recomendaciones que en su tránsito legislativo fueron emitidas por el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio

II. TRÁMITE DEL PROYECTO

Origen: Senado de la República

Tipo de Ley: Ordinaria

Fecha de Presentación: 25 de julio de 2023

Proyecto Publicado gaceta: 949/23

Comisión: Quinta.

Autores de la iniciativa: Honorables Senadores Inti Raúl Asprilla Reyes y Edwing Fabián Díaz Plata

III. OBJETO

La presente Ley tiene como objeto dictar disposiciones en materia de techos y terrazas verdes en pro del desarrollo urbano sostenible y la lucha contra el cambio climático, estableciendo disposiciones de obligatoriedad para las edificaciones de uso comercial con ciertos mínimos y edificación de propiedad y servicio del estado que cumplan con las condiciones técnicas para su actualización a infraestructura amigable con el medio ambiente.

IV. JUSTIFICACIÓN

Las consecuencias que trae el cambio climático son reales e inminentes. Inundaciones, sequías, aumento de la temperatura, enfermedades crónicas, afectación a la biodiversidad, y deterioro de nuestros suelos y mares, entre otros, son algunos de los escenarios con los que nos encontramos de forma más recurrente.

Según el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM), en su tercera comunicación nacional de cambio climático (2017), existe un aumento significativo en las sequías y en las precipitaciones extremas en los últimos treinta años y se pronostica un incremento de cerca de 0,9 grados centígrados para el 2040 y de 2,4 grados centígrados a final de siglo, en la temperatura del país. Lo anterior, sumado a que hoy el 100% de los municipios de Colombia tiene algún grado de riesgo por cambio climático, repercute en que para el 2040 el 25% estará en riesgo alto y muy alto de sufrir fuertes impactos.

Uno de los factores importantes que ha contribuido al aumento del calentamiento global tiene sus cimientos en la movilidad social y los cambios demográficos, que repercutieron en el aumento de la urbanización. Según ONU HABITAT, en las ciudades se consume el 78% de la energía mundial y se produce más del 60% del dióxido de carbono mundial (proveniente principalmente de la energía, el transporte, los edificios y la infraestructura hídrica), aunque su espacio geográfico representa menos del 2% de la superficie de la tierra. Este efecto se da principalmente por la generación de energía, uso de vehículos con diésel, crecimiento de la industria y el uso de biomasa.

Este panorama se agrava aún más, si se tiene en cuenta que para el 2050 dos tercios de la población mundial vivirán en zonas urbanas. Para el caso colombiano, según el censo nacional del DANE (2018), el nivel de urbanización es cercano al

78%. Lo anterior, en cierta medida, a razón de la disminución de la tasa de mortalidad y las elevadas tasas de natalidad que se dieron en la década de los 50, generando que la población creciera durante al menos tres décadas a tasas superiores del 3% anual. De igual forma, a comienzos del siglo XX se dió una rápida urbanización, que se aceleró en la década de los 30, cuando empezó a surgir la industrialización en las principales ciudades, con un desarrollo y fuerzas similares a otros países.

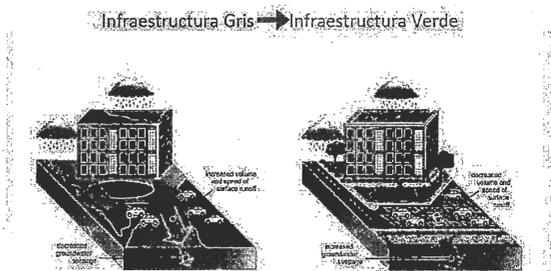
El aumento dinamizador de la urbanización y la mala planificación han empeorado problemas como olas de calor urbano, que a su vez ocasionan un aumento en la demanda de energía, que inciden en el deterioro ambiental. A pesar de los riesgos, muchas ciudades aún no se han enfrentado al cambio climático. En algunas ciudades, la existencia de regulaciones en la planificación urbana en pro del medio ambiente es limitada y faltan políticas relevantes con planes de acción. La falta de recursos también es un factor clave que dinamita la respuesta de las autoridades ante los desastres producidos por el cambio climático.

Aún así, cuando se planifica, capacita y gestiona a través de las estructuras de gobierno adecuadas, las ciudades pueden convertirse en espacios sustentables, libres de carbono, resilientes e inteligentes, lo cual contribuye a mitigar las causas del cambio climático y a la adaptación del entorno a sus impactos.

En este sentido, el presente proyecto de ley se presenta como una propuesta para combatir los efectos del cambio climático, y mitigar la reproducción de más afectaciones para el medio ambiente.

Colombia es un país de ingreso medio, cuyas emisiones representan el 0,4% de las emisiones globales (IDEAM, PNUD, MADS, DNP, CANCELLERÍA, 2016). Siendo un país altamente vulnerable a los impactos del cambio climático, y una economía en crecimiento, tiene el compromiso de aportar a la reducción de las emisiones globales de gases de efecto invernadero (GEI) a la vez que avanza en una senda de desarrollo sostenible, resiliente y bajo en carbono (IDEAM, 2017).

Los techos verdes y jardines verticales, es infraestructura que ayuda a mejorar el ambiente y el microclima de las ciudades al aumentar las zonas de amortiguación de los gases de efecto invernadero (disminuye la polución) y reducir el calor con el consecuente ahorro energético (efecto isla de calor), al tiempo que habilitan la infiltración y acumulación del agua de lluvia, retrasan su llegada a los drenajes pluviales y permiten la evapotranspiración del agua almacenada.



Fuente: Imagen extraída de la página oficial del Ministerio de Ambiente

Luego, los techos verdes y jardines verticales son mucho más que una moda y un simple ornamento urbano. En muchos países existen leyes y programas en pro del revestimiento verde de las ciudades, entre ellos:

Dinamarca tiene una política ambiental para que Copenhague, una de las ciudades más pobladas del país, sea en 2025 la primera capital del mundo neutral en emisiones de carbono.

Esta es la segunda ciudad que implementa una legislación en materia de azoteas verdes, la primera fue **Toronto, Canadá**, donde se implementó una ley similar que ha dado como resultado 1.2 millones de metros cuadrados verdes en diferentes tipos de construcciones, así como un ahorro energético anual de más de 1.5 millones de kwh para los propietarios de inmuebles. En la actualidad es obligatorio que los nuevos propietarios de inmuebles tengan azoteas verdes.

En Francia, el Parlamento aprobó una ley que busca reducir la contaminación del aire, la cual exige a las nuevas construcciones tener techos verdes y paneles solares.

Recientemente, **Suiza** se ha sumado a los esfuerzos para mitigar el cambio climático con una ley federal de techos verdes.

En **México**, se promueve mediante leyes la implementación de los techos verdes, incorporando nuevas disposiciones en las leyes: *Cambio Climático, Ambiental, Desarrollo Urbano, Orgánica del Municipio Libre, Hacienda para los Municipios y Fomento a la Vivienda del Estado de San Luis Potosí*. También, la Dirección de Reforestación Urbana, Parques y Ciclovías de la Secretaría del Medio Ambiente impulsó la instalación de las azoteas en edificaciones de diversos tipos.

De acuerdo con datos del Gobierno de la Ciudad de México, se ha realizado y colaborado en la construcción de 19 mil 152.59 metros cuadrados, con lo que se alcanza casi 35 mil metros cuadrados de este tipo de espacios como: hospitales, escuelas públicas y plazas.

En Argentina, recientemente, el INTA y el Ministerio de Ambiente y Espacio Público de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires firmaron un convenio que se replantea el desarrollo y promueve la resiliencia en el ámbito urbano y fomenta la implementación de tecnologías sustentables como los techos verdes y jardines verticales. Así, mediante el Instituto de Floricultura del INTA Castelar, se dictarán capacitaciones, charlas y talleres con referencia a los beneficios de la implementación de estas tecnologías, se definirán estrategias de estudio de espacios verdes y sustentabilidad ambiental de la ciudad.

En **Colombia** se han desarrollado algunos proyectos, a comienzos de 2016, Paisajismo Urbano junto con Groncol, finalizaron la construcción del jardín vertical más grande del mundo hasta la fecha. Este proyecto tiene más de 3.100 metros cuadrados y está compuesto por 115.000 plantas, de 10 especies y 5 familias diferentes, se encuentra localizado en la ciudad de Bogotá.



Fuente: Recuperado de la página oficial de Paisajismo Urbano

Igualmente, la Secretaría Distrital de Ambiente, según lo establecido en el acuerdo 418 del 2009, ha desarrollado la campaña "Una piel natural para Bogotá" la cual realiza asesorías y capacitaciones de forma gratuita para quienes deseen implementar estas tecnologías en el distrito. Adicionalmente la secretaría generó la Guía práctica de techos verdes y jardines verticales.

Otro ejemplo de estas buenas iniciativas es la ciudad de Medellín, donde se adoptó una estrategia de revestimiento verde para la ciudad con la implementación de muros verdes. Hace un año, según la subsecretaría de recursos naturales renovables, se habían cubierto 2.300 metros cuadrados de los 5.000 que se tenían proyectados.

Adicional a lo anterior, la Resolución N° 0529 plantea algunos lineamientos para la construcción sostenible, sin embargo, estos se limitan al ahorro de energía y agua, dejando otros aspectos de las construcciones sostenibles y resilientes, importantes, de lado. Atendiendo a los esfuerzos que ya se han adelantado desde el gobierno, en el parágrafo 4, del artículo 6 del presente proyecto de ley se rescata lo establecido en dicha resolución, al considerarlo de gran interés para los fines de que trata este documento.

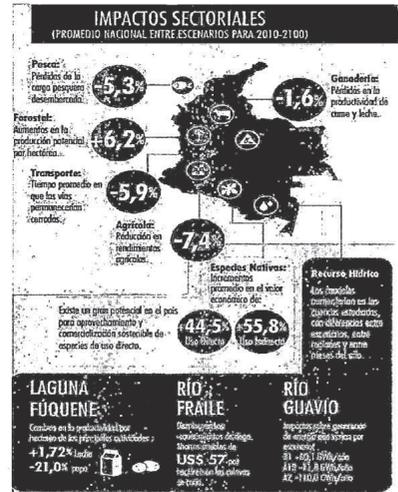
Estas iniciativas, tanto nacionales como internacionales, son la prueba de que las estrategias destinadas a cuidar el medio ambiente son necesarias y viables, con lo cual solo se requiere de una buena planeación e intención política para mejorar las condiciones de vida de los habitantes.

V. FUNDAMENTOS SOCIOECONÓMICOS

El Departamento Nacional de Planeación (DNP), ha llevado a cabo una agenda de investigaciones con análisis económicos sobre las implicaciones del cambio climático en el país.

Para el año 2014, un estudio publicado por el DNP en coordinación con el BID y la CEPAL, tuvo como conclusión que en un escenario macroeconómico con cambio climático, la pérdida anual promedio, 2010 - 2100, sería de de 0.49% del PIB, lo que sería equivalente a asumir cada 4 años pérdidas como las de La Niña 2010 - 2011. También se daría una disminución en el consumo total de 0,61% y los hogares verían reducido su bienestar en 2,8%, resultado del cambio en los precios.

Lo anterior como consecuencia de las pérdidas que se podrían presentar en los sectores: transporte, pesca, ganadería y agricultura, y en la provisión del recurso hídrico.



Fuente: Figura extraída de la infografía del estudio de los Impactos Socioeconómicos del Cambio Climático en Colombia (2014).

La situación se agrava aún más, si se tiene en cuenta que una quinta parte del territorio de Colombia, el 85% de la población y el 87% del PIB están en peligro a causa de múltiples desastres naturales.

Una dificultad para la implementación de medidas sustanciales en pro del medio ambiente, repercute en la baja inversión que no se refleja como prioridad en la asignación de recursos a nivel nacional, territorial y local. El gasto asociado al cambio climático se concentra en acciones indirectas y las inversiones que generan

un mayor impacto aún son pocas. Según los datos disponibles actualmente la brecha de financiamiento asociado al cambio climático en el país, es de mínimo \$3,5 billones de pesos anuales, para cumplir su meta de mitigación planteada en los compromisos internacionales y evitar daños en infraestructura similares a los ocurridos por el Fenómeno de la Niña. Hasta el año 2015 las inversiones ascendían a 1,4 billones, no obstante para esa fecha la inversión para mitigar los efectos debía ser aproximadamente de 5 billones.

Promedio inversión 2011-2015 por enfoque y por sistema de información consultado. En millones de pesos de 2015.

| | | ADAPTACIÓN | MITIGACIÓN | AMBOS | TOTAL |
|------|---------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
| SIIF | Nación | 623.525 | 54.131 | 86.093 | 763.748 |
| | Departamentos | 15.925 | 2.315 | 28.777 | 47.017 |
| FUT | Municipios | 76.107 | 28.928 | 286.831 | 391.867 |
| | Corporaciones | 16.145 | 987 | 3.388 | 20.519 |
| SGR | Departamento | 72.854 | 43.145 | 31.747 | 147.746 |
| | Municipio | 23.541 | 3.251 | 13.527 | 40.319 |
| | Total | 828.096 | 132.756 | 450.363 | 1.411.216 |

Según un informe de la ONU, los gobiernos no están haciendo un uso eficiente del gasto público como palanca para descarbonizar las economías mediante la inversión en infraestructura e innovación bajas en emisiones. Las plantas de energía en construcción o en planificación conducirán a casi una duplicación de las emisiones causadas por la generación de energía, y los incentivos para cambiar a energía e infraestructura verdes, siguen siendo débiles.

Por ejemplo, en el informe número 14 de la OCDE "Climate-resilient infrastructure", se muestra como los fenómenos meteorológicos extremos afectan la infraestructura vulnerable a los efectos del cambio climático, y con ella la prestación de servicios:

- I. Las inundaciones de 2011 en el este de China causaron daños importantes en 28 enlaces ferroviarios, 21,961 carreteras y 49 aeropuertos, además de reducir el suministro eléctrico a millones de hogares,
- II. en 2015, el nivel de agua en el embalse principal de São Paulo cayó a un 4% de la capacidad, lo que llevó al racionamiento de agua potable y al descontento social,
- III. en Europa, se prevé que el cambio climático aumentará diez veces los daños a la infraestructura debido a fenómenos meteorológicos extremos para fines

de siglo, si la infraestructura no es resiliente, y los cambios de tendencia también tendrán impactos significativos para la infraestructura. En un escenario de clima seco, el valor de la generación de energía hidroeléctrica en África podría verse afectado en USD 83 mil millones, lo que aumentaría los costos para los consumidores.

Lo anterior evidencia los enormes desafíos a los que se enfrenta el mundo en materia de infraestructura resiliente y lucha contra el cambio climático. Es por esto, que las inversiones realizadas en pro de mitigar los efectos del calentamiento global son claves para contribuir al desarrollo social, económico y ambiental, a la vez que el país contribuye a proteger la vida, la biodiversidad y el desarrollo urbano resiliente.

VI. IMPACTO FISCAL

Sobre el contenido y alcance de la previsión del impacto fiscal en los proyectos de ley la Honorable Corte Constitucional ha precisado:

"Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituye una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático.

Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo,

en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7° de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.

...Así, pues, el mencionado art. 7° de la Ley 819 de 2003 se erige como una importante herramienta tanto para racionalizar el proceso legislativo como para promover la aplicación y el cumplimiento de las leyes, así como la implementación efectiva de las políticas públicas. Pero ello no significa que pueda interpretarse que este artículo constituye una barrera para que el Congreso ejerza su función legislativa o una carga de trámite que recaiga sobre el legislativo exclusivamente.

...Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirán a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales, para establecer de dónde pueden surgir los recursos necesarios para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto de ley que implique gastos. De esta manera, el Ministerio decidiría qué peticiones atiende y el orden de prioridad para hacerlo. Con ello adquiere el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso.

VII. CONFLICTO DE INTERESES

Se considera que, para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley, no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Honorables Congresistas, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual,

de conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la Ley 2003 de 19 de noviembre de 2019.

En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

VIII. PLIEGO DE MODIFICACIONES

| TEXTO RADICADO | TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE |
|--|--|
| <p>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto dictar disposiciones en materia de techos o terrazas verdes en pro del desarrollo urbano sostenible y la lucha contra el cambio climático.</p> | <p><u>Sin modificaciones</u></p> |
| <p>Artículo 2. Ámbito de aplicación. La presente ley tendrá aplicación para los proyectos de edificaciones nuevas de uso comercial, con destinación de uso de suelo comercial y con progresividad para su aplicación en las sedes propias y en uso de las entidades de orden nacional y territorial.</p> | <p><u>Sin modificaciones</u></p> |
| <p>Artículo 3. Definiciones. Para fines de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Techos o Terrazas verdes: Sistema compuesto por vegetación, sustrato y capas para el drenaje y protección del techo. Puede cubrir parcial o totalmente la cubierta donde se localiza. | <p>Artículo 3. Definiciones. Para fines de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Techos o Terrazas verdes: Sistema compuesto por vegetación, sustrato y capas para el drenaje y protección del techo. Puede cubrir parcial o totalmente la cubierta donde se localiza. |

| | |
|---|---|
| <p>Tecnologías usadas en los techos para ahorrar el consumo de energía, creación de hábitat, manejo del agua lluvia, entre otros. Es decir, tecnologías con una función ambiental cuyo objetivo es contribuir al desarrollo urbano sostenible.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Isla de Calor: Situación de acumulación de energía térmica o incremento de la temperatura en las ciudades debido a alta radiación solar y baja disipación térmica, dada la construcción con materiales que absorben y acumulan el calor a lo largo de las horas de insolación y lo liberan durante la noche impidiendo que bajen las temperaturas. Este término define a las zonas urbanas que presentan temperaturas en promedio más altas que el campo abierto que las rodea. • Arbolado urbano: Conjunto de plantas correspondientes a los biotipos: árbol, arbusto, palma o helecho arborescente, ubicados en suelo urbano. • Control fitosanitario: Actividades de manejo, cuyo objeto es evitar el incremento de las poblaciones de seres vivos que usan una planta o alguna de | <p>Tecnologías usadas en los techos para ahorrar el consumo de energía, creación de hábitat, manejo del agua lluvia, entre otros. Es decir, tecnologías con una función ambiental cuyo objetivo es contribuir al desarrollo urbano sostenible.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Isla de Calor: Situación de acumulación de energía térmica o incremento de la temperatura en las ciudades debido a alta radiación solar y baja disipación térmica, dada la construcción con materiales que absorben y acumulan el calor a lo largo de las horas de insolación y lo liberan durante la noche impidiendo que bajen las temperaturas. Este término define a las zonas urbanas que presentan temperaturas en promedio más altas que el campo abierto que las rodea. • Arbolado urbano: Conjunto de plantas correspondientes a los biotipos: árbol, arbusto, palma o helecho arborescente, ubicados en suelo urbano. • Control fitosanitario: Actividades de manejo, cuyo objeto es evitar el incremento de las poblaciones de seres vivos que usan una planta o alguna de |
|---|---|

| | |
|--|--|
| <p>sus partes como parte de su ciclo vital o como hábitat, por encima de niveles que limiten el adecuado desarrollo y crecimiento de la planta o puedan ocasionar la muerte.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Edificaciones de uso comercial: Se entenderá como edificaciones de uso comercial o con destinación de uso de suelo comercial, a todas aquellas edificaciones que tengan vocación comercial desde su concepción y que alberguen un mínimo de 5 unidades de negocio. • Edificaciones en propiedad y uso del estado: Todas aquellas sedes de gobierno, nacional y territorial, que en el territorio nacional tengan sede propia para su uso | <p>sus partes como parte de su ciclo vital o como hábitat, por encima de niveles que limiten el adecuado desarrollo y crecimiento de la planta o puedan ocasionar la muerte.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Edificaciones de uso comercial: Se entenderá como edificaciones de uso comercial o con destinación de uso de suelo comercial, a todas aquellas edificaciones que tengan vocación comercial desde su concepción y que alberguen un mínimo de 5 unidades de negocio. • Edificaciones en propiedad y uso del estado: Todas aquellas sedes de gobierno, nacional y territorial, que en el territorio nacional tengan sede propia para su uso |
| <p>Artículo 4. Reglamentación. Le corresponde al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y al Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, en un periodo no mayor a 1 año a partir de la vigencia de la presente ley, en coordinación con la academia, las entidades especializadas de carácter no comercial, y las entidades regionales competentes, reglamentar los aspectos técnicos que considere convenientes para la correcta implementación, seguimiento y control de los</p> | <p>Artículo 4. Reglamentación. Le corresponde al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y al Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, en un periodo no mayor a 1 año a partir de la vigencia de la presente ley, en coordinación con la academia, las entidades especializadas de carácter no comercial, y las entidades regionales competentes, reglamentar los aspectos técnicos que <u>se</u> consideren convenientes para la correcta implementación, seguimiento y control</p> |

| | | | |
|---|--|---|--|
| <p>denominados techos o terrazas verdes, teniendo en cuenta las características de cada zona del país.</p> <p>La reglamentación deberá contener el porcentaje mínimo de destinación de la terraza o techo verde para edificaciones nuevas, sin que este fuere menor al 35% del espacio total de terraza o techo.</p> | <p>de los denominados techos o terrazas verdes, teniendo en cuenta las características de cada zona del país.</p> <p>La reglamentación deberá contener el porcentaje mínimo de destinación de la terraza o techo verde para edificaciones nuevas, sin que este fuere menor al 35% del espacio total de terraza o techo <u>que no presenta aprovechamiento</u>.</p> | <p>edificaciones nuevas, será competencia de Colombia Compra Eficiente la inclusión de los términos en los procesos de contratación, a fines de que se contemple un área mínima de terraza o techo verde de mínimo el 50% del espacio disponible para la destinación.</p> <p>Parágrafo 3. En edificaciones con su construcción totalmente finalizada al momento de la promulgación de esta ley, se deberá realizar un estudio técnico que señale la viabilidad de la conversión de la cubierta, en aquellas en que el concepto no sea favorable, la entidad deberá implementar acciones que contribuyan a la mitigación del cambio climático.</p> | |
| <p>Artículo 5. Edificios con destinación comercial. A partir de la expedición de la reglamentación de que trata el artículo anterior, las empresas constructoras tendrán la obligación de instalar, los techos o terrazas verdes en aquellos proyectos de edificios nuevos con mínimo 5 espacios independientes con vocación de uso comercial o con destinación de uso de suelo comercial.</p> | <p><u>Sin modificaciones</u></p> | <p>Artículo 7. Incentivos para la adopción o implementación de techos o terrazas verdes. El gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, reglamentará en un periodo máximo de 2 años a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, los incentivos pertinentes para la adopción o implementación de techos o terrazas verdes aplicables a los proyectos nuevos con destinación residencial que voluntariamente integren esta modalidad en un mínimo de 50% de cubierta en sus edificaciones.</p> <p>Parágrafo. Lo anterior sin detrimento de lo establecido en la Resolución No. 0549 del 2015, expedida por el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio.</p> | <p>Artículo 7. Incentivos para la adopción o implementación de techos o terrazas verdes. El gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, reglamentará en un periodo máximo de 2 años a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, los incentivos pertinentes para la adopción o implementación de techos o terrazas verdes aplicables a los proyectos nuevos con destinación residencial que voluntariamente integren esta modalidad en un mínimo de 50% de cubierta <u>que no presenta aprovechamiento</u> en sus edificaciones.</p> <p>Parágrafo. Lo anterior sin detrimento de lo establecido en la Resolución No. 0549 del 2015, expedida por el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio.</p> |
| <p>Artículo 6. Edificios en propiedad y uso del estado. En un periodo máximo de 1 año a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, el gobierno nacional en coordinación con las entidades territoriales deberá crear un plan de incorporación gradual de techos o terrazas verdes, sostenible y resiliente en los edificios en propiedad y uso de las entidades territoriales y del orden nacional, priorizando las edificaciones de mayor envergadura.</p> <p>Parágrafo 1. Las edificaciones declaradas o en proceso de declaración como bienes de interés cultural, patrimonio histórico o sus equivalentes, no serán candidatos a modificaciones en aras de preservar el patrimonio arquitectónico en el territorio nacional.</p> <p>Parágrafo 2. En proyectos de</p> | <p><u>Sin modificaciones</u></p> | <p>Artículo 8. En el marco de las funciones que corresponde a las secretarías ambientales, se adicionan las</p> | <p>Artículo 8. En el marco de las funciones que corresponde a las secretarías ambientales, se adicionan las siguientes:</p> |
| <p>siguientes:</p> <p>a. Identificar y dar a conocer al público las especies de plantas idóneas para la implementación de terrazas o techos verdes según características espaciales, técnicas y ambientales.</p> <p>b. Crear un plan de revestimiento verde para cada ciudad según sus características.</p> <p>c. Promover el urbanismo sostenible mediante el conocimiento, divulgación e implementación progresiva y adecuada de infraestructura verde y sostenible.</p> <p>d. Crear campañas de difusión y educación dirigidos a la sociedad en general para informar sobre los beneficios de la infraestructura verde y sostenible.</p> <p>e. Brindar asesoría y capacitación técnica, de forma gratuita, a los ciudadanos que así lo manifiesten.</p> | <p>a. Identificar y dar a conocer al público las especies de plantas idóneas para la implementación de terrazas o techos verdes según características espaciales, técnicas y ambientales.</p> <p>b. Crear un plan de revestimiento verde para cada ciudad según sus características.</p> <p>c. Promover el urbanismo sostenible mediante el conocimiento, divulgación e implementación progresiva y adecuada de infraestructura verde y sostenible.</p> <p>d. Crear campañas de difusión y educación dirigidos a la sociedad en general para informar sobre los beneficios de la infraestructura verde y sostenible.</p> <p>e. Brindar asesoría y capacitación técnica, de forma gratuita, a los ciudadanos que así lo manifiesten.</p> | <p>Artículo 10º. Certificados. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en periodo máximo de 1 año a partir de la vigencia de la presente ley, será la entidad encargada de definir una categoría dentro del "Sello Ambiental Colombiano (SAC)", y emitir la certificación de techos o terrazas verdes de que trata la presente ley a quienes cumplan con los requisitos de la categoría.</p> | <p>Artículo 10º. Certificados. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en periodo máximo de <u>un</u> 1 año a partir de la vigencia de la presente ley, será la entidad encargada de definir una categoría dentro del "Sello Ambiental Colombiano (SAC)", y emitir la certificación de techos o terrazas verdes de que trata la presente ley a quienes cumplan con los requisitos de la categoría.</p> |
| <p>Artículo 9. Mecanismo de sanciones. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, será el encargado de definir las sanciones pertinentes y de establecer los lineamientos de corrección cuando las entidades públicas o privadas no cumplan lo estipulado en la presente ley.</p> <p>El ente territorial al cual haga parte el proyecto, será el encargado de vigilar y ejecutar las sanciones que fueren pertinentes.</p> | <p>Artículo 9. Mecanismo de sanciones. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, será el encargado de definir las sanciones pertinentes y de establecer los lineamientos de corrección cuando las entidades públicas o privadas no cumplan lo estipulado en la presente ley.</p> <p>El ente territorial al del cual haga parte el proyecto, será el encargado de vigilar y ejecutar las sanciones que fueren sean pertinentes.</p> | <p>Artículo 11. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las demás disposiciones que le sean contrarias.</p> | <p><u>Sin modificaciones</u></p> |
| <p>IX. PROPOSICIÓN CON LA QUE TERMINA EL INFORME DE PONENCIA</p> | | | |
| <p>Por las anteriores consideraciones, solicito a los honorables senadores de la Comisión Quinta dar Primer Debate en Senado al Proyecto de Ley No. 25 de 2023 "POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE LA IMPLEMENTACIÓN DE TECHOS O TERRAZAS VERDES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</p> | | | |
| <p>Cordial saludo,</p> | | | |
| <p> MARCOS DANIEL PINEDA GARCÍA Senador de la República</p> | | | |

| | |
|---|---|
| <p>X. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE</p> <p>“POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE LA IMPLEMENTACIÓN DE TECHOS O TERRAZAS VERDES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</p> <p style="text-align: center;">El Congreso de Colombia,</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto dictar disposiciones en materia de techos o terrazas verdes en pro del desarrollo urbano sostenible y la lucha contra el cambio climático.</p> <p>Artículo 2. Ámbito de aplicación. La presente ley tendrá aplicación para los proyectos de edificaciones nuevas de uso comercial, con destinación de uso de suelo comercial y con progresividad para su aplicación en las sedes propias y en uso de las entidades de orden nacional y territorial.</p> <p>Artículo 3. Definiciones. Para fines de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Techos o Terrazas verdes: Sistema compuesto por vegetación, sustrato y capas para el drenaje y protección del techo. Puede cubrir parcial o totalmente la cubierta donde se localiza. Tecnologías usadas en los techos para ahorrar el consumo de energía, creación de hábitat, manejo del agua lluvia, entre otros. Es decir, tecnologías con una función ambiental cuyo objetivo es contribuir al desarrollo urbano sostenible. ● Control fitosanitario: Actividades de manejo, cuyo objeto es evitar el incremento de las poblaciones de seres vivos que usan una planta o alguna de sus partes como parte de su ciclo vital o como hábitat, por encima de niveles que limiten el adecuado desarrollo y crecimiento de la planta o puedan ocasionar la muerte. ● Edificaciones de uso comercial: Se entenderá como edificaciones de uso comercial o con destinación de uso de suelo comercial, a todas aquellas | <p>edificaciones que tengan vocación comercial desde su concepción y que alberguen un mínimo de 5 unidades de negocio.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Edificaciones en propiedad y uso del estado: Todas aquellas sedes de gobierno, nacional y territorial, que en el territorio nacional tengan sede propia para su uso <p>Artículo 4. Reglamentación. Le corresponde al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y al Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, en un periodo no mayor a 1 año a partir de la vigencia de la presente ley, en coordinación con la academia, las entidades especializadas de carácter no comercial, y las entidades regionales competentes, reglamentar los aspectos técnicos que se consideren convenientes para la correcta implementación, seguimiento y control de los denominados techos o terrazas verdes, teniendo en cuenta las características de cada zona del país.</p> <p>La reglamentación deberá contener el porcentaje mínimo de destinación de la terraza o techo verde para edificaciones nuevas, sin que este fuere menor al 35% del espacio total de terraza o techo que no presenta aprovechamiento.</p> <p>Artículo 5. Edificios con destinación comercial. A partir de la expedición de la reglamentación de que trata el artículo anterior, las empresas constructoras tendrán la obligación de instalar, los techos o terrazas verdes en aquellos proyectos de edificios nuevos con mínimo 5 espacios independientes con vocación de uso comercial o con destinación de uso de suelo comercial.</p> <p>Artículo 6. Edificios en propiedad y uso del estado. En un periodo máximo de 1 año a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, el gobierno nacional en coordinación con las entidades territoriales deberá crear un plan de incorporación gradual de techos o terrazas verdes, sostenible y resiliente en los edificios en propiedad y uso de las entidades territoriales y del orden nacional, priorizando las edificaciones de mayor envergadura.</p> <p>Parágrafo 1. Las edificaciones declaradas o en proceso de declaración como bienes de interés cultural, patrimonio histórico o sus equivalentes, no serán candidatas a modificaciones en aras de preservar el patrimonio arquitectónico en el territorio nacional.</p> <p>Parágrafo 2. En proyectos de edificaciones nuevas, será competencia de Colombia Compra Eficiente la inclusión de los términos en los procesos de contratación, a fines de que se contemple un área mínima de terraza o techo verde de mínimo el</p> |
| <p>50% del espacio disponible para la destinación.</p> <p>Parágrafo 3. En edificaciones con su construcción totalmente finalizada al momento de la promulgación de esta ley, se deberá realizar un estudio técnico que señale la viabilidad de la conversión de la cubierta, en aquellas en que el concepto no sea favorable, la entidad deberá implementar acciones que contribuyan a la mitigación del cambio climático.</p> <p>Artículo 7. Incentivos para la adopción o implementación de techos o terrazas verdes. El gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, reglamentará en un periodo máximo de 2 años a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, los incentivos pertinentes para la adopción o implementación de techos o terrazas verdes aplicables a los proyectos nuevos con destinación residencial que voluntariamente integren esta modalidad en un mínimo de 50% de cubierta que no presenta aprovechamiento en sus edificaciones.</p> <p>Parágrafo. Lo anterior sin detrimento de lo establecido en la Resolución No. 0549 del 2015, expedida por el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio.</p> <p>Artículo 8. En el marco de las funciones que corresponde a las secretarías ambientales, se adicionan las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Identificar y dar a conocer al público las especies de plantas idóneas para la implementación de terrazas o techos verdes según características espaciales, técnicas y ambientales. b. Crear un plan de revestimiento verde para cada ciudad según sus características. c. Promover el urbanismo sostenible mediante el conocimiento, divulgación e implementación progresiva y adecuada de infraestructura verde y sostenible. d. Crear campañas de difusión y educación dirigidos a la sociedad en general para informar sobre los beneficios de la infraestructura verde y sostenible. <p>Artículo 9. Mecanismo de sanciones. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, será el encargado de definir las sanciones pertinentes y de establecer los lineamientos de corrección cuando las entidades públicas o privadas no cumplan lo estipulado en la presente ley.</p> <p>El ente territorial del cual haga parte el proyecto, será el encargado de vigilar y ejecutar las sanciones que sean pertinentes.</p> | <p>Artículo 10º. Certificados. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en periodo máximo de 1 año a partir de la vigencia de la presente ley, será la entidad encargada de definir una categoría dentro del “Sello Ambiental Colombiano (SAC)”, y emitir la certificación de techos o terrazas verdes de qué trata la presente ley a quienes cumplan con los requisitos de la categoría.</p> <p>Artículo 11. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las demás disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>MARCOS DANIEL PINEDA GARCÍA Senador de la República</p> |

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA SEGUNDO 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.

| | |
|---|---|
| <p style="text-align: right;">Bogotá D. C., 12 de septiembre de 2023</p> <p>Honorable Senador LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY Presidente Comisión Segunda Constitucional Permanente Senado de la República Ciudad.</p> <p>Respetado Presidente,</p> <p>Atendiendo a la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado de la República como ponentes del PROYECTO DE LEY No 080 DE 2022 SENADO, <<POR MEDIO DEL CUAL SE APRUEBA “EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966 (ENMENDADO)”, Y EL “PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974; (ENMENDADO)” ADOPTADOS EN LONDRES EL 11 DE NOVIEMBRE DE 1988>>. En virtud de lo anterior, y en atención a lo dispuesto en el artículo 150 de la Ley 5 de 1992, presentamos el informe de ponencia positiva para segundo debate ante la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado.</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  GLORIA INÉS FLÓREZ SCHNEIDER Senadora de la República Ponente </div> <div style="text-align: center;">  NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN Senador de la República Ponente </div> </div> | <p style="text-align: center;">PONENCIA PARA PRIMER DEBATE</p> <p>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>></p> <p style="text-align: center;">EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</p> <p>1. Trámite del proyecto</p> <p>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>>:</p> <p>1.1 El pasado 29 Julio de 2022 ante la Secretaría General del Senado de la República fue radicado el Proyecto de Ley en mención (en adelante, PL) por la Ministra de Relaciones Exteriores de la época, Martha Lucia Ramírez Blanco, y el Ministro de Defensa Nacional del momento, Diego Andrés Molano Aponte.</p> <p>1.2 El PL fue publicado en la Gaceta del Congreso No 891 del lunes 08 de agosto de 2022.</p> <p>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.</p> <p>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> |
| <p>1.5 La ponencia para primer debate fue publicada en la Gaceta del Congreso 517 de 23 de mayo del año en curso. En la sesión donde se aprobó el texto en primer debate se designó a los mismos ponentes.</p> <p>1.6 Posteriormente el Ministerio de Hacienda y Crédito Público rindió concepto jurídico sobre el proyecto de la referencia, el cual fue publicado en la Gaceta 1014 de 08 de agosto de 2023. Sobre el particular nos pronunciaremos más adelante (apartado 7.1)</p> <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 mantenimiento 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 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>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</i></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>estatutarios, 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 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</p> |
| <p>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"> 1) Todos los certificados estatutarios se expiden para cada buque en específico, con una fecha denominada fecha de aniversario. 2) La certificación estatutaria tiene ahora una vigencia estandarizada de un máximo de cinco (5) años, a excepción de la certificación de buques de pasaje que se mantiene en un (1) año. 3) Durante su periodo de validez el certificado estará sujeto a reconocimientos periódicos (anuales e intermedios), para lo cual y de manera estandarizada para todos los certificados, se determinó unas "ventanas" (periodo de gestión), así: <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 [el] caso de las administraciones los procesos de programación de las diferentes inspecciones se racionalizan y administrativamente se cuenta con un esquema de control más eficiente.</p> <p><u>Certificados Estatutarios bajo principios de SARC</u></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. 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> |

Estados Parte de Suramérica que han ratificado los Protocolos de 1988

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

**Tabla 1.
Estados Parte en Suramérica**

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

Fuente: DIMAR, 2023.²

4.1.2 Concepto técnico 2.

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

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

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>

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

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

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

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

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

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

Por otro lado, la siguiente gráfica, elaborada y presentada por la DIMAR en la mesa de trabajo, permite entender de mejor a qué se refiere el término *Líneas de Carga Marítimas* presente en el Convenio Internacional LL/66 y el Protocolo relativo de 1988

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Enmiendas a los Protocolos de 1988

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

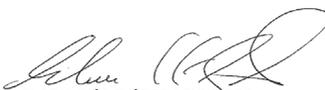
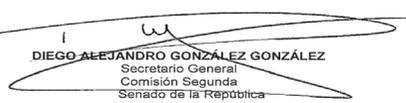
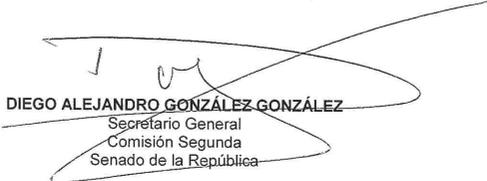
Actualmente el Protocolo SOLAS/88 ha sido enmendado por las siguientes resoluciones de la Organización Marítima Internacional - OMI: Resolución MSC-92(72); Resolución MSC-100(73); Resolución MSC-124(75); Resolución MSC-154(78); Resolución MSC-171(79); Resolución MSC-204(81); Resolución MSC-227(82); Resolución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

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

| | |
|--|---|
| <p>5.1 Protocolo de 1988 del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 (enmendado)</p> <p>Afirma la Organización Marítima Internacional (OMI)</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>El Convenio contiene 3 anexos.</p> <p>El Anexo I se divide en cuatro Capítulos:</p> <p style="padding-left: 40px;">Capítulo I - Generalidades;</p> | <p>Capítulo II - Condiciones de asignación del francobordo;</p> <p>Capítulo III - Los francobordos;</p> <p>Capítulo IV - Prescripciones especiales para buques a los que se asigne un francobordo para el transporte de madera en cubierta</p> <p>El Anexo II trata de las zonas, regiones y periodos estacionales.</p> <p>El Anexo III incluye certificados, entre ellos el Certificado internacional de francobordo.</p> <p>(Fuente: OMI, s.f. disponible en: https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Load-Lines.aspx)</p> <p>Por su parte en la exposición de motivos del PL en mención, se indica:</p> <p style="padding-left: 40px;">Con este Protocolo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Se actualiza el componente técnico del Convenio LL/66, en cuanto a los requisitos técnicos solicitados y a la estandarización de los periodos de validez de los certificados y de la periodicidad de los reconocimientos, con las disposiciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1978, y del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973 – MARPOL. 2. Se establece que a partir de su ratificación no pueden ser expedidos certificados de conformidad a lo dispuesto en el Convenio LL/66, sino que deben ser de acuerdo a lo especificado en el Protocolo LL/88. 3. Se incluye el mecanismo de aceptación tácita de enmiendas técnicas al Convenio LL/66. <p>5.2 Protocolo de 1988 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (enmendado)</p> <p>Se afirma en la exposición de motivos del PL de la referencia que:</p> <p style="padding-left: 40px;">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> |
| <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 style="padding-left: 40px;">(...) realizado un análisis del alcance de las disposiciones contenidas en la propuesta del proyecto ley, no se ordenan gastos específicos o se establecen beneficios tributarios en los términos de la citada Ley 819 de 2013, toda vez que las obligaciones tras la adopción señaladas en</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 style="padding-left: 40px;">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> |

| | |
|---|--|
| <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>d. Comunicar a la OMI:</p> <ul 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>7.1 Sobre el concepto jurídico del Ministerio de Hacienda y Crédito Público</p> <p>Conforme a lo manifestado anteriormente en el numeral 1.6 del apartado del <i>Trámite del proyecto</i>, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público presentó concepto jurídico - radicado 2-2023-041421 de 08 de agosto de 2023 – sobre el PL de la referencia.</p> | <p>Allí se manifestó:</p> <p>Los gastos que eventualmente pueda generar la entrada en vigencia de la iniciativa, por cuenta de la aprobación de los Protocolos, tendrían que ser armonizados con las restricciones del Marco Fiscal de Mediano Plazo y ser incluidos en las proyecciones de gastos de mediano plazo del sector involucrado en su ejecución. En cualquier caso, tal como manifestó la Dirección General Marítima y Portuaria (DIMAR) en la exposición de motivos del proyecto, esa Entidad ya viene certificando a los buques conforme el esquema de ambos protocolos, debiendo únicamente cambiar el encabezado de los mismos, lo que no implica nuevos gastos por cuanto aquellas ya hacen parte de la actividad misional y funcional de la entidad (Valdés Valencia-MinHacienda, 2023)</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 3° de la Ley 2003 de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, se considera que la participación en la discusión y/o aprobación del presente PL no genera conflictos de intereses dado que se trata de una norma de carácter general.</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> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>GLORIA INÉS FLÓREZ SCHNEIDER Senadora de la República Ponente</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN Senador de la República Ponente</p> </div> </div> |

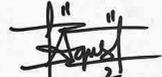
| | |
|--|---|
| <p style="text-align: center;">PROPOSICIÓN</p> <p>Por las consideraciones anteriormente expuestas, presentamos ponencia positiva para segundo debate y solicitamos a los miembros de la Honorable Plenaria del Senado de la República dar segundo debate al PROYECTO DE LEY No 080 DE 2022 <<POR MEDIO DEL CUAL SE APRUEBA “EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966 (ENMENDADO)”, Y EL “PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974 (ENMENDADO)” ADOPTADOS EN LONDRES EL 11 DE NOVIEMBRE DE 1988>>.</p> <p>De los Honorables Congresistas,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>GLORIA INÉS FLÓREZ SCHNEIDER Senadora de la República Ponente</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN Senador de la República Ponente</p> </div> </div> | <p style="text-align: center;">TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE</p> <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY No 080 DE 2022</p> <p style="text-align: center;">POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, (ENMENDADO)”, Y EL “PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, (ENMENDADO)”, ADOPTADOS EN LONDRES EL 11 DE NOVIEMBRE DE 1988.</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> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>GLORIA INÉS FLÓREZ SCHNEIDER Senadora de la República Ponente</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN Senador de la República Ponente</p> </div> </div> |
| <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> <p>Valdés Valencia, M.F (2023). Comentarios al texto aprobado para primer debate al Proyecto de Ley 080 de 2022 – Senado “Por medio del cual se aprueba “El Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (enmendado)”, y el “Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (enmendado)” adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988. Radicado 2-2023-041421. Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Gaceta del Congreso 1014 de 8 de agosto de 2023 www.secretariassenado.gov.co/legibus/legibus/gacetas/2023/GC_1014_2023.pdf</p> | <p style="text-align: center;">TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PRIMER DEBATE</p> <p style="text-align: center;">COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE</p> <p style="text-align: center;">SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY No. 80 de 2022 Senado</p> <p style="text-align: center;">“POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, (ENMENDADO)”, Y EL “PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, (ENMENDADO)”, ADOPTADOS EN LONDRES EL 11 DE NOVIEMBRE DE 1988.</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 style="text-align: center;">COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>El texto transcrito fue el aprobado en primer debate en Sesión Ordinaria de la Comisión Segunda del Senado de la República del día treinta (30) de mayo del año dos mil veintitrés (2023), según consta en el Acta No. 31 de Sesión de esa fecha.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  GLORIA INÉS FLÓREZ SCHNEIDER Presidenta Comisión Segunda Senado de la República </div> <div style="text-align: center;">  ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ Vicepresidente Comisión Segunda Senado de la República </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ Secretario General Comisión Segunda Senado de la República </div> | <p style="text-align: center;">Comisión Segunda Constitucional Permanente</p> <p style="text-align: center;">Bogotá D.C., 14 de septiembre de 2023</p> <p>AUTORIZAMOS EL PRESENTE INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE PRESENTADO POR LOS HONORABLES SENADORES NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN y GLORIA INÉS FLÓREZ SCHNEIDER, AL PROYECTO DE LEY No. 80 de 2022 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, (ENMENDADO)", Y EL "PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, (ENMENDADO)", ADOPTADOS EN LONDRES EL 11 DE NOVIEMBRE DE 1988, PARA SU PUBLICACIÓN EN LA GACETA DEL CONGRESO.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY Presidente Comisión Segunda Senado de la República </div> <div style="text-align: center;">  NICOLÁS ECHEVERRY ALVARÁN Vicepresidente Comisión Segunda Senado de la República </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ Secretario General Comisión Segunda Senado de la República </div> |
|---|--|

CARTAS DE ADHESIÓN

CARTA DE ADHESIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 129 DE 2023 SENADO DEL HONORABLE SENADOR LEONARDO DÍAZ CUÉLLAR Y OTROS

por medio de la cual se conmemoran las Juventudes Rurales y Campesinas, con acciones afirmativas para promover el acceso a la educación, formación e inserción en la economía, se modifica el Estatuto de Ciudadanía Juvenil y las Leyes 1429 de 2010, 1780 de 2016, 2096 de 2020 y 2214 de 2022 y se dictan otras disposiciones - Ley de Juventudes Rurales y Campesinas.

| | |
|---|---|
| <p>Bogotá D.C., 13 de septiembre de 2023</p> <p>Señores GREGORIO ELJACH PACHECO Secretario General SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>YURY LINETH SIERRA TORRES Secretaria COMISIÓN PRIMERA SENADO DE LA REPÚBLICA Ciudad</p> <p style="text-align: center;">Asunto: Adhesión de autoría al Proyecto de Ley No. 129 de 2023 Senado.</p> <p>Respetados,</p> <p>Por medio de la presente los Honorables Congresistas suscritos de manera respetuosa solicitamos ser incluidos como co-autores del Proyecto de Ley No. 129 de 2023 Senado "Por medio de la cual se conmemoran las Juventudes Rurales y Campesinas, con acciones afirmativas para promover el acceso a la educación, formación e inserción en la economía, se modifica el Estatuto de Ciudadanía Juvenil y las Leyes 1429 de 2010, 1780 de 2016, 2096 de 2020 y 2214 de 2022 y se dictan otras disposiciones - Ley de Juventudes Rurales y Campesinas".</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  LORENA RÍOS CUELLAR Senadora de la República </div> <div style="text-align: center;">  Humberto De la Calle Lombana Senador de la República </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  IMELDA DAZA COTES Senadora de la República </div> <div style="text-align: center;">  ARIEL ÁVILA Senador de la República </div> </div> | <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end; margin-top: 100px;"> <div style="text-align: center;">  Ana María Castañeda Senadora de la República </div> <div style="text-align: center;">  EDUARD SARMIENTO HIDALGO Representante a la Cámara por Cundinamarca </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  JULIO CÉSAR TRIANA QUINTERO Representante a la Cámara Departamento del Huila </div> <div style="text-align: center;">  ALEXANDER GUARÍN SILVA Representante a la Cámara Departamento del Guainía </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  FABIAN DÍAZ PLATA Senador de la República </div> |
|---|---|

C O N T E N I D O

Gaceta número 1256 - Jueves, 14 de septiembre de 2023

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

Págs.

| | |
|---|----|
| Informe de ponencia positiva para primer, pliego de modificaciones y texto propuesto debate del Proyecto de Ley número 25 de 2023 Senado, por medio de la cual se promueve la implementación de techos o terrazas verdes y se dictan otras disposiciones. | 1 |
| Informe de ponencia positiva para segundo debate, texto propuesto y texto definitivo aprobado en primer debate por la Comisión Segunda 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. | 7 |
| CARTAS DE ADHESIÓN | |
| Carta de adhesión al Proyecto de ley número 129 de 2023 Senado del honorable Senador Leonardo Díaz Cuéllar y otros, por medio de la cual se conmemoran las Juventudes Rurales y Campesinas, con acciones afirmativas para promover el acceso a la educación, formación e inserción en la economía, se modifica el Estatuto de Ciudadanía Juvenil y las Leyes 1429 de 2010, 1780 de 2016, 2096 de 2020 y 2214 de 2022 y se dictan otras disposiciones - Ley de Juventudes Rurales y Campesinas. | 13 |