



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 1987

Bogotá, D. C., martes, 19 de noviembre de 2024

EDICIÓN DE 18 PÁGINAS

DIRECTORES:

SAÚL CRUZ BONILLA

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO (e)

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 426 DE 2024
CÁMARA

por medio de la cual se fortalece la investigación de los accidentes de aeronaves de la Fuerza Pública y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto fortalecer la investigación de los accidentes de aeronaves de la Fuerza Pública.

Artículo 2º. Sistema de grabación y almacenamiento de voz. Todas las aeronaves de la Fuerza Pública deberán contar con un sistema de grabación y almacenamiento de voz que registre las conversaciones que sostenga la tripulación en la cabina en todos los trayectos que realice una aeronave, incluyendo vuelos operacionales, mantenimiento y de entrenamiento.

El sistema de grabación y almacenamiento que se implemente debe garantizar que la información recaudada no pueda ser alterada y permanezca segura en caso de accidente. De igual forma, debe ser de fácil acceso y estar diseñado para soportar las condiciones de operación de las aeronaves Militares y de Policía propias de su misión constitucional.

La protección de los datos extraídos de las grabaciones debe ser rigurosa y cumplir con todos los estándares vigentes.

La información registrada en el sistema de grabación es protegida y privilegiada. Únicamente se contempla su divulgación pública en situaciones excepcionales, como casos en los que suponga la corrección de condiciones que puedan comprometer la seguridad, siempre que

esté debidamente justificado y que su difusión no entorpezca el fin último de las grabaciones.

Parágrafo. El Gobierno nacional definirá la implementación progresiva del sistema de grabación y registro de vuelo en todas las aeronaves de la Fuerza Pública, la cual no podrá ser superior a tres (3) años a partir de la entrada en vigencia de la ley.

Artículo 3º. Comité Interinstitucional de Investigación de Accidentes. Créase el Comité Interinstitucional de Investigación de Accidentes, el cual estará conformado por dos representantes expertos en investigación de accidentes aéreos de cada Fuerza Armada y la Policía Nacional, sin perjuicio de que, por la naturaleza y complejidad del evento, se solicite colaboración a otros expertos nacionales y/o extranjeros de índole civil o uniformado.

Este Comité será el responsable de investigar los accidentes de aeronaves de la Fuerza Pública donde se registren pérdidas de vidas humanas.

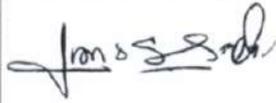
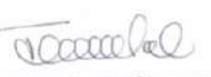
La Autoridad Aeronáutica de Aviación del Estado ejercerá la secretaría técnica del Comité.

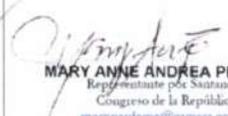
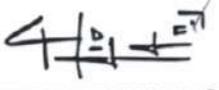
El Ministerio de Defensa Nacional deberá realizar un informe de cada accidente aéreo donde se encuentre pérdida de vida humana, el cual debe contemplar los resultados finales de la investigación realizada por el Comité Interinstitucional de Investigación de Accidentes, estableciendo la causa directa y/o indirectas (contribuyentes) según cada caso. El documento se deberá enviar a las Comisiones Constitucionales Segundas del Senado de la República y la Cámara de Representantes una vez finalice el proceso de investigación.

Artículo 4º. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de su promulgación

y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

 JUAN MANUEL CORTÉS DUEÑAS Representante a la Cámara por Santander	 GERMÁN BLANCO ÁLVAREZ Senador de la República
 JUAN CARLOS WILLS OSPINA Representante a la Cámara por Bogotá	 JUAN DANIEL PEÑUELA C Representante a la Cámara de Nariño
 ANDRÉS FELIPE JIMÉNEZ VARGAS Representante a la Cámara Circunscripción Antioquia Partido Conservador	 WILLIAM FERNET ALJURE MARTÍNEZ Representante a la Cámara CITREP No. 7 Meta - Guaviare

 OSCAR BARRETO QUIROGA Senador de la República	 MARY ANNE ANDREA PERDOMO Representante por Santander Congreso de la República macp@perdomooficinasara.gov.co
 ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ Representante a la Cámara Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.	 JUAN ESPINAL Representante a la Cámara Partido Centro Democrático
 ÁLVARO MAURICIO LONDOÑO LUGO Representante a la Cámara por Vichada Partido de la U	

Bogotá. D. C., 14 de noviembre de 2024

Doctor

JAIME RAÚL SALAMANCA

Presidente

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Ciudad

PROYECTO DE LEY NÚMERO 426 DE 2024
 CÁMARA

por medio de la cual se fortalece la investigación de los accidentes de aeronaves de la Fuerza Pública y se dictan otras disposiciones.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Objetivo del proyecto de ley

El presente proyecto de ley tiene por objeto fortalecer la investigación de los accidentes de aeronaves de la Fuerza Pública, para lo cual se hace obligatorio que en todas las aeronaves de Estado

exista un sistema de grabación y almacenamiento de voz que registre las conversaciones que tenga la tripulación en la cabina y la creación del Comité Interinstitucional de Investigación de Accidentes como garantía de transparencia y responsabilidad para la mejora de la seguridad aérea en accidentes aéreos con fatalidades humanas.

2. Marco normativo actual

Actualmente el proceso investigativo de los accidentes que involucran aeronaves del Estado se rige bajo los parámetros establecidos en el RECAE 114, adoptado mediante la Resolución número 001 del 30 de julio de 2020 y elaborado por la Fuerza Aérea Colombiana en su condición de Autoridad Aeronáutica de Aviación del Estado de conformidad con lo previsto en el Decreto número 2937 de 2010.

En este documento se establece que las investigaciones, cuando involucran a una sola Fuerza, estarán a cargo de un investigador encargado designado por la entidad que sufrió el accidente y este, a su vez, conformará una junta investigadora de expertos en la materia:

“(a) Cuando se presenten accidentes o incidentes graves de las siguientes características:

- (1) El suceso tenga alto impacto mediático.
- (2) Cualquier otro suceso, que se determine por el órgano investigador del Ente de Aviación de Estado, o la Autoridad de Investigación de Accidentes de la Aviación de Estado.

El órgano investigador del Ente de Aviación de Estado, designará un Investigador encargado, quien a su vez conformará una Junta Investigadora compuesta, según sea requerido, por un grupo de expertos en factores humanos, medicina y psicología de aviación, licencias de personal, aeronavegabilidad y mantenimiento de aeronaves, operación de aeronaves, servicios de tránsito aéreo, procedimientos de aeronavegación, meteorología aeronáutica, telecomunicaciones e información aeronáutica, salvamento y extinción de incendios, búsqueda y salvamento, ayudas a la navegación, aeropuertos y servicios de aeródromos, entre otros, según se requiera. Dichos expertos, deberán conformar una junta investigadora y abocar este proceso desde las diferentes áreas de su competencia, para determinar la incidencia o no en el suceso.

- (b) El número de personas llamadas a participar, dependerá exclusivamente de la particularidad de cada caso y de preferencia, se tratará de personas que por sus calificaciones y trayectoria, pueden aportar sus conocimientos especializados y de esta manera, lograr sinergia en el proceso y así alcanzar factores contribuyentes y/o fallas latentes. Para tales fines, el investigador encargado, será el vocero autorizado por la junta vigente.
- (c) Salvo casos excepcionales, donde no haya más expertos disponibles en el órgano investigador del Ente de Aviación de Estado,

se buscarán personas externas, de los demás EAE O UAEAC según el caso, que no estén involucradas en la supervisión o tengan parentesco alguno, dentro del cuarto grado de consanguinidad, segundo de afinidad o único civil con:

- a) *Cargos de mando y dirección superiores al nivel del órgano investigador del EAE.*
- b) *Tripulaciones involucradas.*
- c) *Terceros involucrados.*

Cuando representantes acreditados, de las empresas fabricantes de la aeronave, participen en la investigación, el órgano investigador del EAE, podrá invitarlos a formar parte de la junta investigadora.

Los representantes acreditados y sus asesores:

- a) *Proporcionarán al órgano investigador que lleva a cabo la investigación toda la información pertinente de la que dispongan.*
- b) *No divulgarán información sobre el curso y las conclusiones de la investigación a ninguna persona, sin el consentimiento expreso del órgano investigador del Ente de Aviación de Estado¹.*

Por otro lado, cuando se presentan accidentes que involucran a dos entidades de aviación de Estado la investigación se adelanta de manera conjunta entre las respectivas juntas investigadoras:

“Cuando se produzca un accidente, donde estén involucradas aeronaves de más de un Ente de la Aviación de Estado, se establecerán mecanismos de coordinación entre las respectivas juntas investigadoras. En el suceso, en el cual más de un Ente de Aviación de Estado se encuentre involucrado, la investigación correspondiente, esta se efectuará por un comité conjunto, o coordinado, por un investigador de seguridad operacional, citado entre los EAE implicados. Este comité investigador, estará integrado por miembros expertos, de cada uno de los Entes de Aviación de Estado involucrados dentro del suceso y la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado, participará como garante del proceso investigativo²”.

Sin embargo, este modelo de investigación acarrea varias dificultades. En primer lugar, cuando un accidente involucra a una sola Fuerza la investigación la adelanta la misma entidad, lo cual genera un proceso sin independencia y con una potencial posibilidad de intromisión en el proceso investigativo por parte de los niveles directivos de la institución afectada.

Por ejemplo, si la causa de un accidente es una falla en el mantenimiento de las aeronaves por

deficiencias en la contratación de los repuestos, la entidad que incurrió en el error es la misma que adelanta la investigación, lo cual, de plano, afecta las conclusiones a las que puede llegar la junta investigadora, a pesar que esta tenga un origen técnico.

En segundo lugar, solamente cuando un accidente involucra a dos entes de aviación del Estado se realiza una investigación conjunta. No obstante, al igual que sucede con los siniestros que involucran a una sola Fuerza, la entidad responsable de las operaciones de vuelo es la misma que investiga las causas del suceso, lo cual, de nuevo, genera una afectación a la independencia de la investigación y no permite que exista un mecanismo de control entre Fuerzas.

Debido a ello, el presente proyecto de ley busca modificar este modelo de investigación para, en cambio, establecer que todo accidente que genere pérdidas de vidas humanas deba ser investigado por un Comité integrado por dos representantes expertos de cada Fuerza Armada y la Policía Nacional.

De esta manera, las investigaciones no estarán afectadas por falta de independencia y, por el contrario, cada una de las Fuerzas terminará ejerciendo un control autónomo a la actuación de la otra, de manera semejante a como las diferentes ramas del poder público desarrollan sus competencias bajo un modelo de pesos y contrapesos.

En segundo lugar, de acuerdo a las cifras entregadas por el Ministerio de Defensa, que se citan a continuación, en los últimos años se ha reportado un crecimiento considerable de los accidentes que involucran aeronaves de la Fuerza Pública, sin que la opinión pública conozca cuáles fueron las razones de cada uno de los siniestros.

Esta falta de transparencia no solo eleva cuestionamientos al proceso de investigación y cercena la confianza de la ciudadanía en las instituciones, sino que pone en tela de juicio los procedimientos adelantados por parte de las diferentes juntas investigadoras.

En efecto, los procesos de investigación, además de establecer las causas de los accidentes con fines sancionatorios, deben cumplir con una función preventiva para evitar que se repitan esos sucesos, lo cual, desafortunadamente, no se ha logrado, máxime cuando los siniestros aéreos han ido en aumento y se han perdido un número considerable de vidas de uniformados.

Por esta razón, se considera fundamental modificar las reglas bajo las cuales se adelanta la investigación de accidentes aéreos para establecer un procedimiento donde participen expertos de cada una de las Fuerzas del Estado, además de técnicos externos que brinden soporte a la actividad.

Finalmente, vale resaltar que el 28 de octubre de 2024 se solicitó al Ministerio de Defensa, mediante derecho de petición, un informe respecto de las objeciones/comentarios que presentaron las diferentes Fuerzas al RECAE aprobado por la

¹ Fuerza Aérea Colombiana. Recae 114 de 2020. Adoptado conforme al artículo Primero de la Resolución número 001 del 30 de julio de 2020. Publicado en el *Diario Oficial* 51.461 del 8 de octubre de 2020. Punto 114.330.

² Fuerza Aérea Colombiana. Recae 114 de 2020. Adoptado conforme al artículo Primero de la Resolución número 001 del 30 de julio de 2020. Publicado en el *Diario Oficial* 51.461 del 8 de octubre de 2020. Punto 114.340

Fuerza Aérea, sin que al momento de la presentación de este proyecto de ley hubiese sido respondido.

3. Aeronaves de la Fuerza Pública

Actualmente las Fuerzas Militares y de Policía cuentan con un grupo de aeronaves que superan los treinta años de servicio, razón por la que es determinante el mantenimiento que se les realice.

Policía Nacional

TIPO DE ALA	TIPO DE USO PRINCIPAL	LÍNEA	EQUIPO	PNC	FECHA LLEGADA A LA POLICIA	AÑOS SERVICIO	Clasificación DIRECTIVA 015/2013
HELICOPTERO	INSTRUCCIÓN	BELL 206	BELL 206	0904	25/10/2021	2.4	OPERATIVA
HELICOPTERO	INSTRUCCIÓN	BELL 206	BELL 206	0905	02/02/2015	9.3	OPERATIVA
HELICOPTERO	INSTRUCCIÓN	BELL 206	BELL 206	0906	02/02/2015	9.3	MANTENIMIENTO
HELICOPTERO	INSTRUCCIÓN	BELL 206	BELL 206	0907	02/02/2015	9.3	OPERATIVA
HELICOPTERO	INSTRUCCIÓN	BELL 206	BELL 206	0908	21/01/1998	26.5	MANTENIMIENTO
HELICOPTERO	INSTRUCCIÓN	BELL 206	BELL 206	0909	28/06/1985	29.1	SIN AFECTACION
HELICOPTERO	INSTRUCCIÓN	BELL 206	BELL 206	0911	20/01/1998	26.5	SIN AFECTACION
HELICOPTERO	INSTRUCCIÓN	BELL 206	BELL 206	0918	05/08/1987	37.2	SIN AFECTACION
HELICOPTERO	INSTRUCCIÓN	BELL 206	BELL 206	0922	28/08/1987	37.1	MANTENIMIENTO
HELICOPTERO	PRENAL	BELL 206	BELL 206	0921	28/08/1987	37.1	OPERATIVA
HELICOPTERO	PRENAL	BELL 206	BELL 206	0924	12/07/1995	29.1	SIN AFECTACION
HELICOPTERO	PRENAL	BELL 407	BELL 407	0925	27/12/2010	13.4	MANTENIMIENTO
HELICOPTERO	PRENAL	BELL 407	BELL 407	0926	17/12/2013	10.4	MANTENIMIENTO
HELICOPTERO	PRENAL	BELL 407	BELL 407	0927	17/12/2013	10.4	OPERATIVA
HELICOPTERO	PRENAL	BELL 407	BELL 407	0928	31/03/2014	10.1	MANTENIMIENTO
HELICOPTERO	PRENAL	BELL 407	BELL 407	0929	31/03/2014	10.1	OPERATIVA
HELICOPTERO	PRENAL	BELL 407	BELL 407	0930	28/09/2016	7.6	OPERATIVA
HELICOPTERO	PRENAL	BELL 407	BELL 407	0931	31/07/2020	3.7	SIN AFECTACION
HELICOPTERO	PRENAL	BELL 412	BELL 412	0801	18/03/1999	25.4	OPERATIVA
HELICOPTERO	PRENAL	HUHGE S 500	HUHGES 500	0104	16/01/1991	33.7	SIN AFECTACION
HELICOPTERO	PRENAL	HUHGE S 500	HUHGES 500	0106	29/05/2009	15.0	OPERATIVA
AVION	INSTRUCCIÓN	C-152	C-152	0263	14/04/1999	25.3	SIN AFECTACION
AVION	INSTRUCCIÓN	C-172	C-172	0264	09/11/2021	2.4	OPERATIVA
AVION	INSTRUCCIÓN	C-172	C-172	0265	25/08/2009	14.8	SIN AFECTACION
AVION	INSTRUCCIÓN	C-172	C-172	0266	10/02/2010	14.3	OPERATIVA
AVION	INSTRUCCIÓN	C-172	C-172	0267	10/02/2010	14.3	OPERATIVA
AVION	INSTRUCCIÓN	C-172	C-172	0268	10/09/2018	5.6	SIN AFECTACION
AVION	INSTRUCCIÓN	C-172	C-172	0269	09/11/2021	2.4	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	PIPER	PIPER	0230	13/01/2009	15.4	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	PIPER	PIPER	0232	14/09/2009	14.7	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	BEECH CRAFT	KING 300	0208	11/09/1997	26.9	MANTENIMIENTO
AVION	PRENAL	BEECH CRAFT	KING 300	0255	23/11/2006	17.6	MANTENIMIENTO
AVION	PRENAL	BEECH CRAFT	E-1900	0237	08/04/2008	16.2	OPERATIVA
AVION	PRENAL	BEECH CRAFT	E-1900	0238	03/12/2008	15.5	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	BEECH CRAFT	E-1900	0250	25/04/2019	5.0	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	BEECH CRAFT	E-1900	0251	18/04/2019	5.0	OPERATIVA

AVION	PRENAL	BEECH CRAFT	B-1900	0252	08/09/2022	1.6	OPERATIVA
AVION	INTELIGENCIA	BEECH CRAFT	KING 200	0206	11/03/2013	11.2	SIN AFECTACION
AVION	INTELIGENCIA	BEECH CRAFT	KING 200	0236	25/08/2007	16.8	MANTENIMIENTO
AVION	INTELIGENCIA	BEECH CRAFT	KING 200	0239	22/06/2010	13.9	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	BEECH CRAFT	KING 350	0204	01/12/2012	11.5	OPERATIVA
AVION	CONVENIO INL	C-208	C-208	0216	11/06/2004	20.1	MANTENIMIENTO
AVION	CONVENIO INL	C-208	C-208	0253	19/01/2005	19.4	OPERATIVA
AVION	CONVENIO INL	C-208	C-208	3016	31/03/2016	8.1	OPERATIVA
AVION	CONVENIO INL	C-208	C-208	3019	31/03/2016	8.1	OPERATIVA
AVION	INTELIGENCIA	C-208	C-208	0254	26/02/2018	6.1	MANTENIMIENTO
AVION	PRENAL	C-206	C-206	0247	05/09/2018	5.6	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	C-206	C-206	0282	21/08/1980	44.2	MANTENIMIENTO
AVION	PRENAL	C-206	C-206	0285	04/12/2012	11.5	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	C-206	C-206	0287	21/04/1999	25.3	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	C-206	C-206	0288	01/05/2001	23.2	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	C-206	C-206	0289	06/02/2009	15.3	OPERATIVA
AVION	PRENAL	C-206	C-206	0290	01/05/2001	23.2	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	C-206	C-206	0292	06/02/2009	15.3	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	TWIN OTTER	DCH-6	0201	20/01/1998	26.5	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	TWIN OTTER	DCH-6	0202	20/01/1998	26.5	MANTENIMIENTO
AVION	PRENAL	ATR-42	ATR-42	0241	22/10/2009	14.6	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	ATR-42	ATR-42	0242	27/04/2014	10.0	MANTENIMIENTO
AVION	PRENAL	ATR-42	ATR-42	0243	05/04/2015	9.1	MANTENIMIENTO
AVION	PRENAL	ATR-42	ATR-42	0244	12/01/2017	7.3	MANTENIMIENTO
AVION	PRENAL	ATR-42	ATR-42	0245	10/01/2018	6.3	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	ATR-42	ATR-42	0271	14/06/2018	5.8	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	EMERAGER	LEGACY-600	0270	12/04/2023	1.0	MANTENIMIENTO
AVION	PRENAL	DC3-TF	DC3-TF	0213	31/07/1998	26.0	MANTENIMIENTO
AVION	PRENAL	DC3-TF	DC3-TF	0256	17/12/2004	19.5	MANTENIMIENTO
AVION	PRENAL	DC3-TF	DC3-TF	0258	21/04/2006	18.2	MANTENIMIENTO
AVION	PRENAL	DASH 8	DASH 8	0248	03/07/2019	4.8	OPERATIVA
AVION	PRENAL	DASH 8	DASH 8	0259	14/10/2011	12.6	MANTENIMIENTO
AVION	PRENAL	C-26 PAX	C-26 PAX	0221	31/10/1997	26.8	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	C-26 PAX	C-26 PAX	0222	31/10/1997	26.8	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	C-26 PAX	C-26 PAX	0224	11/11/2001	22.7	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	C-26 PAX	C-26 PAX	0227	17/01/2005	19.4	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	C-26 PAX	C-26 PAX	0246	14/06/2018	5.8	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	C-26 INT	C-26 INT	0228	14/07/2006	17.9	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	C-26 INT	C-26 INT	0229	16/10/2008	15.6	SIN AFECTACION
HELICOPTERO	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0702	13/08/1999	25.0	OPERATIVA
HELICOPTERO	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0706	02/11/1999	24.7	SIN AFECTACION
HELICOPTERO	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0708	02/11/1999	24.7	SIN AFECTACION
HELICOPTERO	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0714	14/09/2000	23.9	MANTENIMIENTO
HELICOPTERO	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0717	06/12/2000	23.6	SIN AFECTACION

HELICOPTER O	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0718	06/12/2000	23.6	OPERATIVA
HELICOPTER O	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0722	15/03/2001	23.3	MANTENIMIENTO
HELICOPTER O	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0727	29/11/2001	22.6	OPERATIVA
HELICOPTER O	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0733	04/06/1996	28.2	SIN AFECTACION
HELICOPTER O	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0734	11/08/1992	32.1	OPERATIVA
HELICOPTER O	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0736	14/09/2000	23.9	OPERATIVA
HELICOPTER O	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0737	04/02/2007	17.4	OPERATIVA
HELICOPTER O	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0740	04/02/2007	17.4	OPERATIVA
HELICOPTER O	PRENAL	BELL 212	BELL 212	0482	11/06/1983	41.4	SIN AFECTACION
HELICOPTER O	PRENAL	BELL 212	BELL 212	0483	24/01/1998	26.5	OPERATIVA
HELICOPTER O	PRENAL	BELL 212	BELL 212	0486	30/07/1986	38.2	SIN AFECTACION
HELICOPTER O	PRENAL	BELL 212	BELL 212	0488	12/12/1994	29.7	SIN AFECTACION
HELICOPTER O	PRENAL	BELL 212	BELL 212	0490	12/12/1994	29.7	OPERATIVA
HELICOPTER O	PRENAL	BELL 212	BELL 212	0494	28/02/1997	27.4	OPERATIVA
HELICOPTER O	PRENAL	BELL 212	BELL 212	0495	28/02/1997	27.4	MANTENIMIENTO
HELICOPTER O	PRENAL	BELL 212	BELL 212	0497	03/07/1986	38.3	SIN AFECTACION
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 L	0600	02/11/1999	24.7	MANTENIMIENTO
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 L	0601	02/11/1999	24.7	MANTENIMIENTO
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 L	0602	02/11/1999	24.7	OPERATIVA
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 L	0603	28/03/2000	24.3	MANTENIMIENTO
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 L	0604	28/03/2000	24.3	OPERATIVA
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 L	0606	27/07/2001	23.0	OPERATIVA
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 L	0607	27/07/2001	23.0	MANTENIMIENTO
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 L	0609	08/03/2013	11.2	MANTENIMIENTO
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 L	0610	08/03/2013	11.2	OPERATIVA
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0611	14/03/2017	7.1	MANTENIMIENTO
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0612	14/03/2017	7.1	MANTENIMIENTO
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0613	15/04/2017	7.0	OPERATIVA
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0614	15/04/2017	7.0	SIN AFECTACION
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0615	15/04/2017	7.0	OPERATIVA
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0616	29/07/2017	6.7	OPERATIVA
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0617	29/07/2017	6.7	MANTENIMIENTO
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0618	29/07/2017	6.7	MANTENIMIENTO
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0619	15/07/2017	6.8	MANTENIMIENTO
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0620	15/07/2017	6.8	MANTENIMIENTO
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0621	19/09/2022	1.5	MANTENIMIENTO
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0622	19/09/2022	1.5	OPERATIVA
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0623	19/09/2022	1.5	OPERATIVA
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0624	01/10/2022	1.5	MANTENIMIENTO
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0625	29/09/2022	1.5	OPERATIVA
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0626	29/09/2022	1.5	OPERATIVA
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0627	01/10/2022	1.5	OPERATIVA
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0628	14/09/2023	0.5	OPERATIVA
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0629	14/09/2023	0.5	MANTENIMIENTO
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0630	14/09/2023	0.5	MANTENIMIENTO
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0631	05/11/2023	0.4	OPERATIVA
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0632	05/11/2023	0.4	OPERATIVA
HELICOPTER O	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0633	05/11/2023	0.4	MANTENIMIENTO
AVION	CONVENIO INL	AT 802	AT 802	4002	28/12/2016	7.3	OPERATIVA
AVION	CONVENIO INL	AT 802	AT 802	4006	28/12/2016	7.3	OPERATIVA
AVION	CONVENIO INL	AT 802	AT 802	4010	28/12/2016	7.3	MANTENIMIENTO
AVION	CONVENIO INL	AT 802	AT 802	4011	28/12/2016	7.3	OPERATIVA

AVION	CONVENIO INL	AT 802	AT 802	4013	28/12/2016	7.3	OPERATIVA
AVION	CONVENIO INL	AT 802	AT 802	4014	28/12/2016	7.3	OPERATIVA
AVION	CONVENIO INL	AT 802	AT 802	4015	28/12/2016	7.3	OPERATIVA
AVION	CONVENIO INL	AT 802	AT 802	4018	28/12/2016	7.3	OPERATIVA
AVION	CONVENIO INL	AT 802	AT 802	4019	18/07/2017	6.8	MANTENIMIENTO

Ejército Nacional

FLOTA	AEROVANES OPERATIVAS	AERONAVES NO OPERATIVAS	TOTAL AERONAVES	EDAD PROMEDIO
5071	7	0	7	12
UH-60L	41	5	46	20
MI-17	9	11	20	19
HI-IEY II	26	8	34	55
UH-1N	9	5	14	53
CARAVAN C-208	8	0	8	12
King B	8	1	9	36
ANTONOV	2	0	2	33
TWIN	2	3	5	44
COMANDER				
C-212	1	2	3	48
TOTAL	113	35	148	32.5

(MinDefensa. Oficio RS20240521069517. 21 de mayo de 2024).

Armada Nacional

IT	FLOTA	ANO DE FABRICACION	TEMPO DE SERVICIO	DE ACTIVA
1	B 350I	2011	4012 días	SI
2	C-90	1975	2389 días	NO
3	C-90A	1983	912 días	NO
4	B-360EX	2021	779 días	SI
5	A5-5555N	1997	8903 días	SI
6	A5-365N3	2004	9309 días	NO
7	A5-365N3	2004	8903 días	NO
8	B-212	1975	8934 días	SI
9	BELL-412SP	1988	8934 días	NO
10	BELL-412SP	1982	5281 días	SI
11	UH-1N	1971	5281 días	NO
12	UH-1N	1971	5281 días	SI
13	UH-1N	1971	5281 días	SI
14	BELL-412EP	2013	4093 días	SI
15	BELL-412EP	2013	3912 días	NO
16	BELL-412EP	2013	3697 días	NO
17	BELL-412EP	2013	3697 días	SI
18	BELL-412EP	2018	779 días	SI
19	C-206	1977	7350 días	SI
20	C-206	1986	7412 días	SI
21	C-206	1979	5373 días	NO
22	C-206	1983	6834 días	SI
23	C-208E	2003	7442 días	SI
24	C-208E	2006	6520 días	SI
25	C-208E-EX	2014	3607 días	SI
26	ATR 42-320	1993	2998 días	SI
27	CN 235-200M	1990	7321 días	SI
28	CN 235-300M	2010	4946 días	NO

(MinDefensa. Oficio RS20240521069517. 21 de mayo de 2024).

Fuerza Aérea Colombiana

Z	TOTAL AERONAVES	TIPO DE AERONAVE	TIEMPO DE SERVICIO FAC (promedio / años)
A-29	24	ALA FIJA	16,4
AC-47T	6	ALA FIJA	38,6
AH-60L IV	12	ALA ROTATORIA	24,4
ARAVA	0	ALA FIJA	/
AW139	1	ALA ROTATORIA	2,7
B-206	12	ALA ROTATORIA	16,5
B-212	9	ALA ROTATORIA	34
B-412	1	ALA ROTATORIA	39
B737-400	2	ALA FIJA	7,7
B737-700	3	ALA FIJA	7,7
B737-700 EBJ	1	ALA FIJA	7,7
B-767	1	ALA FIJA	14,9
C-130	6	ALA FIJA	42,6
C-172S	10	ALA FIJA	1,8
C-182	1	ALA FIJA	16,6
C-208	17	ALA FIJA	16,3
C-212	3	ALA FIJA	23,9
C-295	6	ALA FIJA	13,9
C-337	0	ALA FIJA	/
C-525A	1	ALA FIJA	5,2
C-90 GTX	4	ALA FIJA	9
C-95	2	ALA FIJA	31,2
CN-235	2	ALA FIJA	26
E-135	2	ALA FIJA	7,3
F-28	1	ALA FIJA	21,9
FVR 90	0	ALA FIJA	1,2
HERMES-450	5	NO TRIPULADA	9,7
HERMES-900	2	NO TRIPULADA	8,2
HUEY II	37	ALA ROTATORIA	12
KFIR	18	ALA FIJA	30,5
NIGHT EAGLE	9	NO TRIPULADA	10,2
OH-13	1	ALA ROTATORIA	28
S-10VT	2	ALA FIJA	8,2
SA-237	6	ALA FIJA	25,1
SCAN EAGLE	16	NO TRIPULADA	9,6
SK-350	9	ALA FIJA	15,8
SR-560	5	ALA FIJA	20,4
SZD-54-2	1	ALA FIJA	6,2
PERKOZ	1	ALA FIJA	31,2
T-27	12	ALA FIJA	14,8
T-37	0	ALA FIJA	1,9
T6-C	7	ALA FIJA	10,7
T-90	21	ALA FIJA	7,3
TH-67	59	ALA ROTATORIA	57,7
U-6A	0	ALA FIJA	34,5
UH-1H	1	ALA ROTATORIA	24,4
UH-60 L	13	ALA ROTATORIA	
TOTAL	351		

(MinDefensa. Oficio RS20240521069517. 21 de mayo de 2024)

4. Accidentes de aeronaves de la Fuerza Pública

Desde 2018 hasta mayo de 2024 se han registrado 26 accidentes que involucraron accidentes de aeronaves de la Fuerza Pública:

Ejército Nacional

No	FECHA	TIPO AERONAVE	CAUSA PROBABLE	Daños Aeronave
1	16-ENE-18	MI-17	FACTOR HUMANO	Aeronave incinerada pérdida total
2	19-OCT-18	UH-60L	FACTOR HUMANO	Daño 04 palas rotor principal, daños en tren de potencia
3	17-JUL-19	MI-17	FACTOR HUMANO	Daño estructural pérdida total aeronave
4	18-JUL-19	B-200	FACTOR HUMANO	Daños tren de aterrizaje, daño estructural
5	21-JUL-20	UH-60L	FACTOR HUMANO	Daños plano derecho motor numero 2 daño estructural pérdida total aeronave
6	11-OCT-20	UH-1H II	FACTOR HUMANO	Daño estructural - pérdida total aeronave
7	19-MAR-23	UH-1N	FACTOR MÁQUINA	Daño estructural - pérdida total aeronave
8	15-OCT-23	MI-17	EN INVESTIGACIÓN	Aeronave incinerada
9	05-FEB-24	UH-60L	EN INVESTIGACIÓN	Daño estructural - pérdida total aeronave
10	29-ABR-24	MI-17	EN INVESTIGACIÓN	Pérdida total Aeronave

(MinDefensa. Oficio RS20240521069517. 21 de mayo de 2024)

Armada Nacional

IT	FECHA	AERONAVE Y MATRICULA	DESCRIPCION	CAUSA	AFECCIONES
1	10/07/2020	Avión C-208 ARC433	Salida de la pista del Aeropuerto de Guapi - Cauca	Condición de hidroplaneo por lluvia sobre la estación	Golpe de las palas de la helice contra el terreno y parada súbita del motod. Sin afectaciones al personal
2	4/11/2020	Helicóptero UH1N ARC 223	Golpe de la aeronave contra la pista del aeropuerto Guaymaral - Bogotá, en desarrollo de turno de instrucción y entrenamiento para la calificación de un Piloto Comandante	Falta de reacción de la tripulación, acompañada de factores ambientales y de planificación del rendimiento de la aeronave en altura	Pérdida total de la aeronave y 1 herido de la tripulación

(MinDefensa. Oficio RS20240521069517. 21 de mayo de 2024).

Policía Nacional

ACCIDENTES DE AERONAVES				
NO	FECHA	AERONAVE	CAUSA	AFECCIONES GENERADAS A LAS AERONAVES
1	28/04/2018	PNC 0603	RAMP Suceso ocurrido durante operaciones de servicio en tierra	TIP CAP: exceden los límites de reparación.
2	2/05/2018	PNC 0203	Fallo o mal funcionamiento de sistema/componente (grupo motor) (SCF-PP).	Pérdida (destrucción) total de la aeronave
3	25/03/2020	PNC 0721	CTOL Colisión con obstáculo(s) durante el despegue o el aterrizaje mientras la aeronave está en el aire.	Daños en las palas del rotor principal, daños en los puntos de soporte de la transmisión, daños en los tubos de control, rajaduras en el deck central.
4	17/06/2020	PNC 0744	LALT (Operaciones a Baja Altitud)	Abolladuras en las palas del rotor principal.
5	29/07/2020	PNC 4011	LOC-G/RE: Pérdida de control en tierra / excursión de pista	Daño estructural de la aeronave. Tren principal derecho presenta doblamiento parte interna de la estructura, fuselaje presenta fractura en la estructura tubular en varios puntos.
6	21/01/2021	PNC 0264	Contacto anormal con la pista (ARC)	Daños sufridos en hélice, conjunto tren de nariz, daños sufridos en la pared de fuego y daños sufridos en la bancada del motor.
7	25/01/2021	PNC 0742	CTOL Colisión con	Abolladuras profundas en las palas, reemplazo del tren de aterrizaje.
8	24/02/2021	PNC 0233	RE (Excursión de Pista)	Daños estructurales en la parte frontal e inferior del fuselaje, tren de aterrizaje delantero, torsión de las hélices de los dos motores.
9	30/05/2021	PNC 0741	SCF-PP (Falla de Componente o Sistema - Grupo Motor) / LOC - I (Pérdida de Control en Vuelo)	Pérdida (destrucción) total de la aeronave
10	3/06/2021	PNC 0905	SFC-PP (Falla o mal funcionamiento del sistema/componente (grupo motor))	Ninguno
11	27/07/2021	PNC 0261	LOC-I (Pérdida de Control en Vuelo) F-POST (Fuego Post-Impacto)	Pérdida (destrucción) total de la aeronave
12	25/07/2021	PNC 0609	LOC-I (Pérdida de control en vuelo)	Aeronave sufre volcamiento a la derecha por la inestabilidad del terreno, ocasionando daños mayores, rotura del estabilizador, fractura de sus palas, abolladuras en fuselaje y demás daños.
13	20/11/2021	PNC 0715	UIMC (Vuelo no planeado en condiciones de vuelo instrumental - IMC) / CFIT (Vuelo controlado o hacia el terreno)	Pérdida (destrucción) total de la aeronave
14	22/02/2024	PNC 0614	Por determinar - a la fecha se encuentra en investigación técnica.	Pérdida (destrucción) total de la aeronave

(MinDefensa. Oficio RS20240521069517. 21 de mayo de 2024).

Como puede observarse, en los últimos años se han presentado numerosos accidentes de aeronaves de la Fuerza Pública de manera reiterada.

De hecho, a diferencia de los aviones comerciales, que por normatividad internacional deben tener un sistema de grabación y de registro de vuelo³, los aviones y helicópteros de la Fuerza Pública, salvo excepciones como el MI-17, no cuentan con el sistema de registro, o “caja negra”, que permita facilitar y coadyuvar en una investigación aérea.

Debido a esta razón, este proyecto de ley busca que la implementación de este sistema de grabación y almacenamiento de voz sea obligatoria para las aeronaves de la Fuerza Pública de tal forma que, las Fuerzas Militares y de Policía puedan utilizar las grabaciones como principal herramienta para determinar factores claves en una investigación de un accidente aéreo, entre otras, por las siguientes razones.

1. **Mejora en la Investigación de Accidentes:** La grabación de voces en la cabina proporcionaría datos cruciales sobre las decisiones y acciones de la tripulación durante un vuelo. Esto puede ayudar a identificar causas de accidentes y mejorar la seguridad aérea.
2. **Transparencia y Responsabilidad:** La implementación de estas grabaciones fomentaría una mayor transparencia en las operaciones de aeronaves de estado. En caso de incidentes, las grabaciones permitirían esclarecer lo sucedido, ayudando a mantener la confianza del público en las instituciones.
3. **Prevención de Incidentes Futuros:** Analizar grabaciones de audio de vuelos previos podría revelar patrones de comportamiento que contribuyan a accidentes, permitiendo a las autoridades implementar medidas preventivas efectivas.
4. **Comparativa con la Aviación Comercial:** La aviación comercial ya cuenta con sistemas de grabación de voz en la cabina (CVR). Implementar sistemas similares en aeronaves de Estado permitiría un estándar de seguridad más elevado, alineándose con las mejores prácticas de la industria.
5. **Fortalecimiento del Marco Normativo:** Un marco legal que regule la grabación y almacenamiento de estas voces establecería protocolos claros sobre el uso y acceso a la información, protegiendo la privacidad de la tripulación y garantizando que los datos se utilicen exclusivamente para fines de investigación.

³ <https://www.eltiempo.com/tecnosfera/novedades-tecnologia/cajas-negras-de-los-aviones-diez-cosas-que-no-sabia-666157#:~:text=Seg%C3%BAn%20las%20normas%20de%20aviaci%C3%B3n,de%20seguridad%20capacitado%20para%20ello.>

6. **Tecnología y Eficiencia:** Con los avances tecnológicos, la grabación y almacenamiento de audio se ha vuelto más accesible y asequible. Esto permitiría una implementación eficiente sin requerir grandes inversiones.
7. **Colaboración Interinstitucional:** Establecer un sistema de grabación en aeronaves de Estado puede facilitar la cooperación internacional en investigaciones de accidentes, permitiendo un intercambio de información más fluido con otras Fuerzas y la Policía Nacional.

Por otro lado, y de la mano de las anteriores disposiciones el proyecto busca que los accidentes de aeronaves de la Fuerza Pública donde hubiese fallecido cualquier persona, sin importar el estado de la aeronave, sea investigado por un Comité Interinstitucional de Investigación de Accidentes Aéreos conformado como mínimo, por dos expertos de cada Fuerza y la Policía Nacional especializados en investigación de accidentes aéreos, lo cual permitirá que haya independencia e imparcialidad en la elaboración del informe final que determine las verdaderas causas de un accidente.

La creación de un Comité Interinstitucional de Investigación de Accidentes Aéreos en rango legal, es un paso esencial hacia una mayor seguridad y responsabilidad en la aviación. Al promover la cooperación entre instituciones y asegurar un enfoque integral en la investigación de accidentes, se pueden identificar mejor las causas y prevenir futuros incidentes, protegiendo así a los pasajeros y la comunidad en general.

Finalmente, la iniciativa establece que el Ministerio de Defensa estará en la obligación de entregar el informe de la investigación del accidente aéreo que realice el comité a las Comisiones Segundas del Congreso de la República, lo cual permitirá que el legislativo, en cumplimiento de su labor constitucional de adelantar control público, lleve a cabo un seguimiento a la actuación de las diferentes Fuerzas del Estado con capacidad aérea.

Estas medidas permitirán proteger la vida de los pilotos, tripulantes y tropas que dependen de las aeronaves de la Fuerza Pública, al igual que facilitará el desarrollo de investigaciones sólidas y transparentes para determinar las verdaderas causas de estos accidentes.

5. Impacto fiscal

De acuerdo a lo establecido en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 y la jurisprudencia de la Corte Constitucional⁴, de manera paralela a la radicación del presente proyecto de ley se solicitará al Ministerio de Hacienda y Crédito Público que emita el concepto de impacto fiscal de la iniciativa de conformidad con las reglas establecidas por la Corte Constitucional.

⁴ Véase, entre otras, la Sentencia C-161/24.

Sin embargo, teniendo en cuenta que la implementación del sistema de grabación y almacenamiento de voz en vuelo puede acarrear costos adicionales para el sector defensa en el Presupuesto General de la Nación, en el proyecto de ley se establece que el Gobierno nacional definirá su implementación progresiva, la cual no podrá ser superior a tres (3) años a partir de la entrada en vigencia de la ley.

6. Conflicto de intereses

De conformidad con lo previsto en el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, se considera que el presente proyecto de ley no genera un conflicto de interés para los Congresistas, toda vez que no constituye un beneficio actual, particular y directo:

“Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los Congresistas. Todos los Congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del Congresista.

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

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

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

legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el Congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.

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

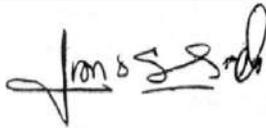
Parágrafo 1º. *Entiéndase por conflicto de interés moral aquel que presentan los Congresistas cuando por razones de conciencia se quieran apartar de la discusión y votación del proyecto.*

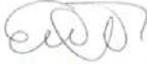
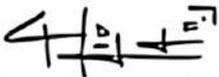
Parágrafo 2º. *Cuando se trate de funciones judiciales, disciplinarias o fiscales de los Congresistas, sobre conflicto de interés se aplicará la norma especial que rige ese tipo de investigación.*

Parágrafo 3º. *Igualmente se aplicará el régimen de conflicto de intereses para todos y cada uno de los actores que presenten, discutan o participen de cualquier iniciativa legislativa, conforme al artículo 140 de la Ley 5ª de 1992”.*

Sin embargo, las anteriores consideraciones no eximen a los Congresistas para que, de considerarlo pertinente, presenten ante la Comisión o Plenaria las circunstancias fácticas por las cuales estarían inmersos en una causal de conflicto de intereses.

Cordialmente,

 JUAN MANUEL CORTÉS DUEÑAS Representante a la Cámara por Santander	 GERMÁN BLANCO ÁLVAREZ Senador de la República
 JUAN CARLOS WILLS OSPINA Representante a la Cámara por Bogotá	 JUAN DANIEL PEÑUELA C Representante a la Cámara de Nariño
 ANDRÉS FELIPE JIMÉNEZ VARGAS Representante a la Cámara Circunscripción Antioquia Partido Conservador	 WILLIAM FEINLEY ALJURE MARTÍNEZ Representante a la Cámara CITREP No. 7 Meta - Guaviare

 OSCAR BARRETO QUIROGA Senador de la República	 MARY ANNE ANDREA PERDOMO Representante por Santiaget Congreso de la República mary.perdomo@camara.gov.co
 ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ Representante a la Cámara Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.	 JUAN ESPINAL Representante a la Cámara Partido Centro Democrático
 ÁLVARO MAURICIO LONDOÑO LUGO Representante a la Cámara por Vichada Partido de la U	

**CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL**

El día 14 de noviembre del año 2024
 Ha sido presentado en este despacho el
 Proyecto de Ley X Acto Legislativo
 No. 426 Con su correspondiente
 Exposición de Motivos, suscrito Por: H.R. Juan
Manuel Cortes

SECRETARIO GENERAL

PONENCIAS

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 394 DE 2024 CÁMARA, 189 DE 2023 SENADO

por medio del cual se aprueba el “Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”, adoptado en Roma, el 22 de noviembre de 2009.

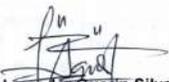
Bogotá, D. C., noviembre 14 de 2024
 Honorable Representante
DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ
 Presidente
 Comisión Segunda Cámara de Representantes
 E.S.D.
 Respetado Presidente:

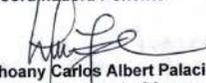
Atendiendo a la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional de Cámara de Representantes, a través del oficio CSCP - 3.2.02.300/2024(IS), con fecha del 6 de noviembre del 2024, me fue notificada la designación como ponente del **Proyecto de ley 394 de 2024 Cámara, 189 de 2023 Senado, por medio del cual se aprueba el “Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”, adoptado en roma, el 22 de noviembre de 2009.**

En atención a lo dispuesto en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, presento el Informe de Ponencia Positiva para Primer Debate ante la Comisión Segunda de Cámara de Representantes.

Cordialmente,


 Elizabeth Jay-Pang Díaz
 Representante a la Cámara
 Coordinadora Ponente


 Alexander Guarín Silva
 Representante a la Cámara
 Ponente


 Jhoany Carlos Albert Palacios Mosquera
 Representante a la Cámara
 Ponente

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 394 DE 2024 CÁMARA, 189 DE 2023 SENADO

por medio del cual se aprueba el “Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”, adoptado en Roma, el 22 de noviembre de 2009.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. TRÁMITE DEL PROYECTO

El **Proyecto de Ley número 394 de 2024 Cámara, 189 de 2023 Senado, por medio del cual se aprueba el “Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”, adoptado en Roma, el 22 de noviembre de 2009.**

Fue radicado por el Ministro de Relaciones Exteriores doctor Alvaro Leyva Durán y la Ministra de Agricultura y Desarrollo Rural, doctora Jhenifer Mojica Flórez; el pasado 7 de noviembre de 2023 en la Secretaría General del Senado de la República, posteriormente fue publicado en la *Gaceta del Congreso* número 1572 del jueves 9 de noviembre de 2023, y el pasado 21 de octubre de 2024, por competencia y conforme a lo dispuesto en la Ley 3ª de 1992, fue enviado a la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes.

Mediante oficio de fecha noviembre 6 de 2024 fueron asignados como ponentes las siguientes personas: honorable Representante Elizabeth Jay-Pang Díaz como Coordinadora y los honorables Representantes *Alexánder Guarín Silva* y *Jhoany Carlos Albert Palacios Mosquera* como Ponentes.

ESTRUCTURA DEL PROYECTO DE LEY.

El proyecto de ley consta de 3 artículos incluida la vigencia, con el siguiente contenido:

Artículo 1°: Apruébese el “ACUERDO SOBRE MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DESTINADAS A PREVENIR, DESALENTAR Y ELIMINAR LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA, ADOPTADO EN ROMA, EL 22 DE NOVIEMBRE DE 2009”.

Artículo 2°: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, el “ACUERDO SOBRE MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DESTINADAS A PREVENIR, DESALENTAR Y ELIMINAR LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA, ADOPTADO EN ROMA, EL 22 DE NOVIEMBRE DE 2009”, que por el artículo 1° 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 3°: La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

2. OBJETO DEL ACUERDO

OBJETO. Es el primer acuerdo internacional que previene, desalienta y elimina la pesca ilegal no declarada y no reglamentada, impidiendo que los buques que la practican utilicen los puertos.

ENTRADA EN VIGENCIA 5 de junio de 2016
PAÍSES MIEMBROS 76, (Perú, Ecuador, Uruguay, Chile, Panamá, Cuba, Costa Rica).

CONTENIDO DEL ACUERDO SOBRE MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DESTINADAS A PREVENIR, DESALENTAR Y ELIMINAR LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA, ADOPTADO EN ROMA, EL 22 DE NOVIEMBRE DE 2009

PARTE 1

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1°. Términos utilizados;

Artículo 2°. Objetivo;

Artículo 3°. Aplicación;

Artículo 4°. Relación con el Derecho internacional y otros instrumentos internacionales;

Artículo 5°. Integración y coordinación a nivel nacional;

Artículo 6°. Cooperación e intercambio de información.

PARTE 2

ENTRADA EN PUERTO

Artículo 7°. Designación de puertos;

Artículo 8°. Solicitud previa de entrada al puerto;

Artículo 9°. Autorización o denegación de entrada al puerto;

Artículo 10. Fuerza mayor o dificultad grave

PARTE 3

USO DE LOS PUERTOS

Artículo 11. Uso de los puertos

PARTE 4

INSPECCIONES Y ACCIONES DE SEGUIMIENTO

Artículo 12. Niveles y prioridades en materia de inspección.

Artículo 13. Realización de las inspecciones;

Artículo 14. Resultados de las inspecciones;

Artículo 15. Transmisión de los resultados de la inspección;

Artículo 16. Intercambio electrónico de información.

Artículo 17. Capacitación de los inspectores

El Acuerdo sobre las medidas del Estado rector del puerto (AMERP) es el primer tratado de carácter vinculante centrado específicamente en la pesca ilegal no declarada y no reglamentada (INDNR) cuyo objetivo principal es el de prevenirla, desalentarla y eliminarla.

La adopción del AMERP, constituye un mecanismo que contribuye a la materialización de manera representativa del logro del Objetivo del Desarrollo Sostenible 14 “*Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible*” establecido por la Organización de Naciones Unidas.

3. CONSIDERACIONES GENERALES

Colombia tiene una posición geográfica estratégica, con acceso al océano Pacífico, al mar Caribe e insular, en este sentido, el Estado colombiano posee una extensión de mar territorial en el Caribe de 658.000 km² aproximadamente, mientras que en el Océano Pacífico con cerca de 330.000 km², para un total de cerca de 988.000 km².

Dicha posición geográfica, convierte al país en ser privilegiado en biodiversidad marina; albergando aproximadamente el 10% de las especies actualmente conocidas, catalogándolo como uno de los países con mayor biodiversidad marina en Suramérica.

De esta manera, se ha constituido el deber de proteger la actividad pesquera en Colombia, teniendo en cuenta que fomentar la pesca sostenible implica contribuir de forma directa a la seguridad alimentaria del país.

Lo anterior, ya que la pesca sostenible no solo se circunscribe al suministro de alimentos a las personas, sino que constituye una fuente de empleo a una gran cantidad de población; toda vez que en Colombia el sector de agricultura, presentó una tasa de crecimiento en valor de 22.2%, y se destaca que la actividad de pesca y la acuicultura tuvo una tasa de crecimiento en valor del 9.5% para 2022, el sector de la agricultura concentró el 14.6% del total de la población ocupada a nivel nacional.

Para la conservación y protección de la pesca se han constituido una serie de medidas de control, cuyo fin específico es proteger el ciclo reproductivo de las especies, procurar la explotación racional y el desarrollo sostenible del recurso pesquero; lo que indiscutiblemente alude a la responsabilidad de inspección y vigilancia en el país, entendiendo que el mal ejercicio de la pesca puede traer consecuencias que afecten la sostenibilidad de la actividad y por ende la seguridad alimentaria.

Aunado a lo anterior, la Pesca Ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), es uno de los mayores problemas de las capturas pesqueras a nivel global y representa una seria amenaza para la conservación

efectiva y el manejo sostenible de poblaciones pesqueras naturales.

En Colombia, esta actividad encuentra su cimiento en causas sociales, económicas y ecológicas.

Sus principales características son:

- I. Está motivada por intereses económicos y asociada al crimen organizado;
- II. Se da tanto en alta mar como en la zona sometida a jurisdicción nacional;
- III. Se refiere a todos los aspectos y estados de explotación y utilización no sostenible de los recursos pesqueros poniendo en situación de malnutrición, pobreza e inseguridad alimentaria;
- IV. Vinculada a formas de trabajo no formal,
- V. Plantea una amenaza seria a los ecosistemas marinos nacionales y
- VI. Pone en peligro los esfuerzos nacionales y regionales para el manejo de pesquerías de manera sostenible y la conservación de la biodiversidad marina.

- **Estado Bandera:** Estado que atribuye a sus buques su nacionalidad y le autoriza realizar zarpe desde sus puertos.
- **Estado Ribereño:** Estado con costas legisla sobre su mar territorial, posteriormente el lecho y subsuelo marino en su plataforma continental.
- **Estado de Mercado:** medidas comerciales acordadas multilateralmente coherentes con los principios de la Organización Mundial del Comercio (OMC); documentación de capturas y requisitos de certificación, transparencia y trazabilidad de los productos de pesca; e intercambio de información y cooperación.

CONTEXTO DE LA PESCA ILEGAL EN COLOMBIA

Colombia cuenta con una plataforma marina amplia y con espacios costeros que sirven de refugio, áreas de desove y rutas migratorias de muchas especies que son recursos pesqueros, los cuales tienen una importancia fundamental desde el punto de vista socioeconómico, tanto para las poblaciones aledañas como para algunos industriales, generando ingresos, empleo y seguridad alimentaria.

No obstante, cuando la pesca se realiza de manera ilegal y sin los permisos correspondientes, llevándose a cabo en áreas prohibidas, con artes de pesca no permitidas, en contra de las medidas de ordenación pesquera establecidas o cuando no se declara adecuada y oportunamente, entre otras prácticas, se constituyen en lo que internacionalmente se conoce como pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada (INDNR).

Esta práctica ilegal se convierte en una amenaza permanente que quebranta y disminuye los beneficios que la actividad pesquera reglamentada puede suministrar.

PRODUCCIÓN PESQUERA CONSOLIDADA:

Año	PESCA ARTESANAL Cantidad (KG)	PESCA INDUSTRIAL Cantidad (KG)	TOTAL (KG)
2012*	10.620.714,00	37.985.160,00	48.605.874,00
2013*	16.177.877,00	27.986.594,00	44.164.471,00
2014*	14.646.532,00	33.218.785,00	47.865.317,00
2015*	16.710.322,00	33.838.470,00	50.548.792,00
2016*	10.482.799,00	7.484.040,00	17.966.839,00
2017**	48.004.852,08	25.044.851,00	73.049.703,08
2018**	35.180.437,99	16.884.310,00	52.064.747,99
2019**	46.893.793,54	38.715.015,00	85.608.808,54
2020**	49.555.423,27	41.889.553,00	91.444.976,27
2021**	62.145.646,58	51.054.235,71	113.199.882,28
2022**	62.515.616,79	50.664.021,62	113.179.638,41

Fuente: Exposición de motivos Proyecto de Ley número 189 de 2023 Senado, por medio del cual se aprueba el Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, adoptado en Roma, el 22 de noviembre de 2009.



Fuente: www.aunap.gov.co

La capacidad del país para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal no declarada y no reglamentada (INDNR), está determinada por el fortalecimiento en la gobernanza portuaria por parte de las entidades competentes en la administración, control y vigilancia de las actividades pesqueras y marítimas, por lo tanto, es de imperativa importancia señalar que Colombia es uno de los pocos países que no ha adoptado el Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto (AMERP), pese a que a nivel mundial se encuentra catalogado por la Organización Marítima Internacional (OMI) como:

- **Estado Rector del Puerto:** Estado que realiza inspección de buques extranjeros en puertos nacionales por oficiales o inspectores de pesca.

*** Corresponde a la suma de los volúmenes de pesca en los puntos de desembarco evaluados durante los meses monitoreados (2012-2016)**

****Corresponde al volumen anual de desembarco estimado, a partir del monitoreo**

4. ANÁLISIS CONVENIENCIA DE LA APROBACIÓN DEL ACUERDO SOBRE MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO.

Con el propósito de analizar y precisar el alcance y conveniencia de la aprobación del Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto fue convocada a una Mesa Técnica para intercambiar impresiones al respecto, de la cual se adjunta el acta.

ACTA REUNIÓN MESA TÉCNICA

Proyecto de Ley número 189 de 2023 Senado, por medio de la cual se aprueba el Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada”, adoptada en Roma, el 22 de noviembre de 2009.

Lugar:	Sempresencial - Capitolio Nacional 3º piso y Google Meet	Fecha:	23	02	2024
Hora Inicio:	10:30 a. m.	Hora Final:	12:10 m.		

OBJETO DE LA REUNIÓN:

MESA TÉCNICA: Al Proyecto de Ley número 189 de 2023 Senado, por medio de la cual se aprueba el Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada”, adoptada en Roma, el 22 de noviembre de 2009.

De: honorable Senador Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán - Ponente -

ORDEN DEL DÍA:

1. Presentaciones asistentes a la reunión
2. Desarrollo de la reunión
3. Asignación de compromisos, definición de responsables y acciones a seguir.

DESARROLLO DE LA REUNIÓN:

El Ingeniero Juan Carlos Estrada, Asesor de la Comisión Segunda, hace una contextualización del motivo de la reunión y solicita a los asistentes realicen una presentación corta indicando el nombre y la entidad a la que representan.

Luego de la presentación de todos los asistentes a la Mesa Técnica se continuó con el desarrollo de la reunión así:

1. Intervención del Embajador Diego Felipe Cadena, director de Soberanía Territorial del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Manifestó el apoyo incondicional que se ha brindado hasta la fecha y la disposición de continuar aportando en la consolidación del proyecto de ley a través del cual se aprueba el Acuerdo sobre medidas del Estado Rector del Puerto, explico además que, es importante destacar los grandes beneficios que tiene éste Acuerdo para el país, y para ello, en el ejercicio político de presentación el Acuerdo ante la Comisión y después en la Plenaria se debe contar con todos los elementos de juicios tanto técnicos como facticos en pro de la gente y del desarrollo del pueblo colombiano. Todo esto sin dejar de lado las alertas necesarias con respecto a la construcción del articulado del Acuerdo.

Aclara que, el alcance del Acuerdo no se limita fundamentalmente a la pesquería que se desarrolle dentro de la aguas colombianas, sino que abarca lo que comúnmente se desarrolla como la Zona de Alta mar (es decir pesquerías desarrolladas más allá de nuestras aguas jurisdiccionales) y el hecho de que sean en aguas internacionales, no quiere decir que no sean recursos de los cuales Colombia no tiene el derecho de participar, al contrario, tiene el derecho de participar y además tiene el deber de garantizar que esas pesquerías se desarrollen en condiciones de legalidad, que a su vez se traducen, en salubridad para el consumidor final.



En este sentido, mencionarlas ventajas que traería para el Estado convertirse en miembro de la AMERP:

- i. Verificación y comprobación de buques que lleguen a puertos.
- ii. Mejor control de los Estados de pabellón sobre los buques.
- iii. Intercambio de Información entre los Estados ribereños con respecto a buques que pueden ser ilegales.
- iv. Garantía del cumplimiento de la legislación nacional y medidas regionales de conservación y ordenación adoptadas por las OROP (Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera).
- v. Imposibilidad de que el recurso capturado mediante actividades de pesca ilegal llegue a los mercados nacionales e internacionales.

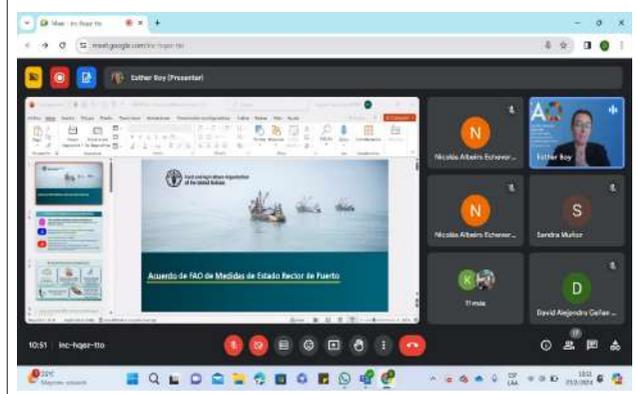
Este instrumento otorgará herramientas eficaces al país para contrarrestar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada (INDNR) al impedir el uso de los puertos a los buques extranjeros que la practican, o que realizan actividades de apoyo a la misma.

Se requiere hacer uso de las herramientas de cooperación e intercambio de información a nivel internacional para establecer un trabajo conjunto contra la pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada (INDNR).

Desde el año 2017 se han venido adelantando acciones para la adhesión del Estado colombiano a la AMERP, en el marco de la Mesa Nacional de Pesca Ilegal e Ilícita Actividad de Pesca, lo que permitirá el fortalecimiento de las capacidades del Estado colombiano para responder a las consecuencias de esta actividad, lo cual contribuirá en la protección de las poblaciones costeras y los ecosistemas marinos.

2. Intervención de la Doctora Esther Boy, Monitoring, Control and Surveillance consultant de la FAO:

En su participación la experta hace una presentación del Acuerdo, en que se basa el mismo y cuál es la situación a nivel mundial, para ello, se apoya en la demostración de un video donde a través de una comparativa con los aeropuertos se explica de forma muy clara cuál es la estrategia que utiliza el Acuerdo para lograr sus principales objetivos, partiendo de que la aplicación del Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto es como el control fronterizo para viajeros, en la ilustración se mostró una comparación entre los requisitos para la autorización para que un viajero entre en un país extranjero y los requisitos para que un buque pesquero acceda a un puerto extranjero.



¿QUÉ ES EL ACUERDO SOBRE MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO (AMERP)?

Después de una intensa ronda de negociaciones que tuvo lugar entre junio de 2008 y agosto de 2009, la Conferencia de la FAO el 22 de noviembre de 2009 aprobó el Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada como instrumento en el marco del artículo XIV de la Constitución de la FAO, impidiendo que los buques que la practican, utilicen puertos para desembarcar sus capturas.

CÓMO FUNCIONA EL AMERP

1. **DESALENTAR:** Reduce los incentivos para que los buques que realizan estas actividades continúen operando, y frenar el flujo de productos pesqueros derivados de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) hacia los mercados nacionales e internacionales.
2. **COMBATIR:** Los Estados que son parte del AMERP deben tomar medidas para combatir la pesca ilegal mediante protocolos estándar de inspección y control.
3. **FORTALECE:** Los integrantes del Acuerdo pueden negar la entrada a sus puertos o el acceso a los servicios portuarios, incluidos el desembarque y trasbordo de la pesca, si tienen indicios fundamentados para creer que las embarcaciones con bandera extranjera han incurrido en la pesca INDNR.

BENEFICIOS DE SER PARTE DEL AMERP

1. Fortalecimiento de las capacidades para el seguimiento al cumplimiento de la legislación nacional y las medidas regionales de conservación y ordenación adoptadas por la OROP.
2. Aprovechamiento sostenible de los recursos. Influencia positiva sobre la conservación, sostenibilidad y la ordenación pesquera.
3. Colaboración Regional y global.
4. Mayor control en los puertos y ZEE (arribos, tránsito, impo/expo).
5. Acceso a mercados internacionales (competitividad)

CONTRIBUCIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS INTERNACIONALES

El Acuerdo contribuye con el cumplimiento de otros instrumentos internacionales y herramientas para lograr una pesca responsable y sostenible como el logro del Objetivo del Desarrollo Sostenible 14 “Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible” establecido por la Organización de Naciones Unidas.

Dentro del informe de progreso de post adhesión realizado el 27 de octubre de 2023 por la OCDE, en el área de pesca y acuicultura, se informó al país por parte del Comité de Pesca, sobre la falta de legislación para adoptar medidas y sanciones efectivas para abordar las actividades pesqueras ilegales realizadas por buques extranjeros.

Este Acuerdo establece medidas para asegurar la transparencia y la responsabilidad de los gobiernos en relación con los apoyos para el desarrollo de sus pesquerías y una de sus disposiciones principales es la de suspender aquellas Subvenciones que contribuyan a la Pesca INDNR que permite gestionar las acciones comprometidas, en el marco de la Organización Mundial del Comercio (OMC) en junio de 2022.

AMERP INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

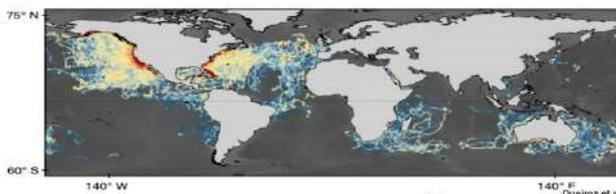
1. AMERP - Apps para compartir datos de puertos designados y puntos nacionales de contacto (artículo 7 y 16)
2. Sistema global de intercambio de información (GIES) (artículos 15 y 16)
- Prototipo presentado en Mop3

- Piloto de GIES lanzado el 12 Diciembre 2021
- Operativo (voluntario) diciembre 2023
- 3. Registro Global de barcos pesqueros, de transporte de carga refrigerada y de apoyo a la pesca.

Ayuda a la implementación del AMERP y otros instrumentos para combatir la pesca INDNR:

- Verificación de buques e información sobre autorizaciones.
- Análisis de riesgos de información de cumplimiento histórica.
- Vincula al barco con la información y resultado de las inspecciones de Puerto.
- Partes y no Partes de instrumentos internacionales

La adopción del AMERP, constituye un mecanismo que contribuye a la materialización de manera representativa del logro del Objetivo del Desarrollo Sostenible 14 “Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible” establecido por la Organización de Naciones Unidas.

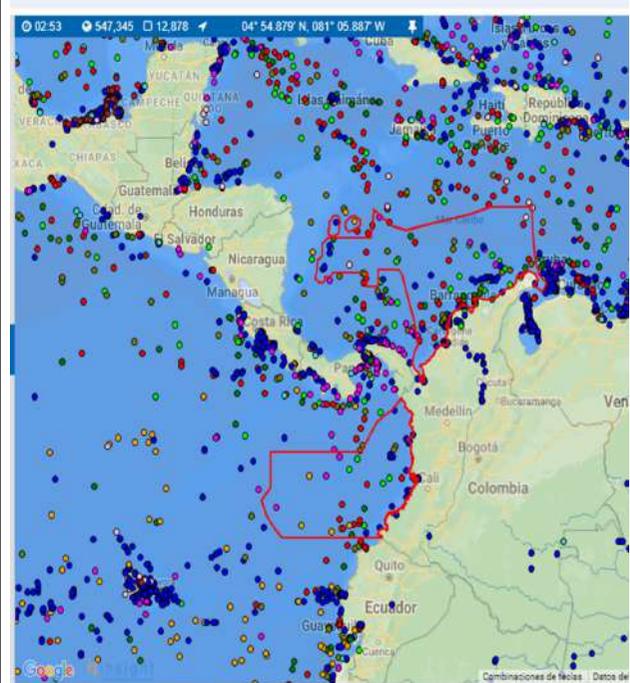


Fuente: Presentación FAO - Global Fishing Watch -GFW- Desarrollo Marine manager - Apoya planificación espacial marina.

Esther Boy, se refirió también a la responsabilidad del Estado en el ámbito de la gestión sostenible de los recursos pesqueros, expuso los instrumentos internacionales y las herramientas existentes para combatir la pesca INDNR, los objetivos principales del Acuerdo, estrategias y mecanismos para su implementación, reuniones de coordinación regionales sostenidas a la fecha en diferentes países, hablo de la asistencia disponible y que se puede brindar a cada país que lo requiera y sobre los recursos requeridos para la implementación del Acuerdo.

3. Intervención de la Bióloga Luisa Fernanda Maldonado Morales, Representante de la directora de la Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca (AUNAP):

Efectúa la delegada una presentación sobre qué es y cómo funciona el AMERP, cuáles son los beneficios de hacer parte del AMERP, expuso una línea de tiempo del avance de la participación de Colombia y de la asistencia técnica recibida de parte de la FAO, asimismo expuso como a través del Acuerdo se contribuye con el cumplimiento de otros instrumentos y herramientas internacionales para lograr una pesca responsable y sostenible como el logro del Objetivo del Desarrollo Sostenible 14 “Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible” establecido por la Organización de Naciones Unidas, el cumplimiento de recomendaciones efectuadas por la OCDE, la OMC, el Convenio sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestre (CITES), Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROP).



Fuente. AUNAP - Centro de Monitoreo Pesquero

CUMPLIMIENTO RECOMENDACIONES EFECTUADAS POR LA ORGANIZACIÓN PARA LA COOPERACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICO (OCDE)

Dentro del informe de progreso de post adhesión realizado el 27 de octubre de 2023 por la OCDE, en el área de pesca y acuicultura, se informó al país por parte del Comité de Pesca, sobre la falta de legislación para adoptar medidas y sanciones efectivas para abordar las actividades pesqueras ilegales realizadas por buques extranjeros.

En este sentido, con la adhesión de Colombia al Acuerdo, da cumplimiento con las recomendaciones efectuadas por la Organización.

14.4. Pesca Sostenible.

Reglamentar eficazmente la explotación pesquera y poner fin a la pesca excesiva, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y las prácticas pesqueras destructivas

Pesca:

- **Ilegal:** Incumplimiento del marco normativo vigente (vedas, tallas, áreas prohibidas).
- **No Declarada:** Incumplimiento o adulteración de los volúmenes y especies capturadas (volúmenes extraídos no reportados).
- **No reglamentada:** Desarrollando una afectación de las poblaciones de recursos aprovechando vacíos normativos.

ACCIONES DESARROLLADAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL AMERP

Mesa Nacional contra la Pesca ilegal e ilícita



Fuente: Presentación AUNAP

MEMORANDOS DE ENTENDIMIENTO

- A. ENTRE LA AUNAP Y EL MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, COMERCIO EXTERIOR, INVERSIONES Y PESCA DEL GOBIERNO ECUATORIANO, Objeto: Compartir información e intercambiar experiencias sobre los buques pesqueros y buques que realizan actividades relacionadas con la pesca.
- B. ENTRE LA AUNAP Y LA AUTORIDAD DE LOS RECURSOS ACUÁTICO DE PANAMÁ, Objeto: Compartir e intercambiar experiencias, información y conocimientos sobre los buques pesqueros y buques que realizan actividades relacionadas con la pesca.

Finalmente se refirió a los beneficios, los retos y las acciones desarrolladas para la implementación del AMERP, entre los que se destacaron el desarrollo y utilización de herramientas tecnológicas para hacer seguimiento y generar alertas sobre el comportamiento y el tránsito o circulación de las embarcaciones pesqueras.



4. Intervención del honorable Senador Nicolas Albeiro Echeverry Alvarán: agradece a todos los asistentes a la reunión no sólo por la asistencia sino por compartir información valiosa para el proyecto y socializa varias preguntas:

1. ¿Por qué no se ha ratificado el Acuerdo?
2. ¿Por qué Brasil no ha ratificado el Acuerdo?
3. El tema actual de los tiburones. ¿Como conversa con esta decisión?

Y finalmente manifiesta la disposición de sacar el proyecto de ley adelante, por su importancia y gran aporte al desarrollo del país.

5. Intervención del Doctor Andrés Hernández, Enlace Legislativo - Ministerio de Relaciones Exteriores.

Responde a las preguntas del honorable Senador Nicolás Echeverry, explicando que el proyecto no se había presentado para ratificación porque la DIMAR ha intentado de impulsarlo a través del Ministerio de Defensa, pero no habían logrado tanto eco o tanto fuerza para incluirlo dentro de la agenda legislativa, a raíz de ello, desde el año la Cancillería tuvo varias reuniones con DIMAR, para hablar este y otro proyectos más relacionados con contaminación de buques, seguridad marina, entre otros, y se logró un mayor interés en el proyecto, hasta lograr que un Senador como el doctor Nicolás Echeverry, interesado en temas como desarrollo sostenible, protección del medio ambiente y asuntos marítimos se interesaran y aceptara su ponencia desde la Comisión Segunda.

6. Intervención del Doctor Henry Gómez Pacheco, AUNAP:

Expone que desde países como Ecuador y Panamá, solicitan a Colombia de forma obligatoria información sobre las embarcaciones pesqueras colombianas, con el fin de verificar los antecedentes y la trazabilidad de la embarcación y poder aceptar la entrada a puerto, un beneficio muy puntual de hacer parte del AMERP radica en que por ejemplo un barco que zarpe de Ecuador a Colombia, tiene la posibilidad de hacer transbordos en el camino, pero si se tiene registro se puede verificar a través de una consulta al puerto de Ecuador con el fin de poder constatar que el contenido de la carga es igual al que salió de origen y está ingresando a Colombia, sin embargo al no hacer parte del AMERP, en Colombia aún no se puede tener acceso a la trazabilidad de la embarcación. Por ello la importancia de gestionar este proyecto de ley, que permitirá que desde Colombia también se pueda combatir la pesca ilegal.

7. Intervención del Doctor Jorge Eliecer Sierra Barragán, AUNAP:

Sustenta porque es importante para Colombia hacer parte del AMERP, basándose principalmente en la importancia de revestir el puerto de Colombia con esa normatividad internacional, para combatir el flagelo de la pesca ilegal, porque al no poder arribar a puertos colombianos buques ilegales, se desestima y se desalienta ese tipo de actividad.

8. Intervención del Doctor Jorge Espinosa, Senado Comisión Segunda: hizo dos cuestionamientos dirigidos a la FAO:

1. ¿Qué relación tiene Parque Nacionales con el AMERP? Al respecto la doctora **Luisa Fernanda Maldonado de AUNAP** responde que Parques Nacionales administra las zonas protegidas del territorio donde además también se presenta el flagelo de la pesca ilegal.
2. ¿Qué observaciones, modificaciones o que rechazo se le han hecho al Acuerdo tanto en el escenario colombiano como en el escenario internacional? **Esther Boy de la FAO:** manifiesta que el Acuerdo es un Acuerdo maduro y que en las reuniones regionales llevadas a cabo en los diferentes países no se ha valorado modificarlo ni se tiene contemplado hacerlo, que el único aspecto que es susceptible de ajustes es el tema relacionado con el intercambio de información entre países, en relación a qué tipo de información se intercambia y si es obligatorio o voluntario.

9. Intervención equipo Dirección General Marítima - DIMAR: expone que, desde la DIMAR a través de las capitanías de puerto, actualmente realizan control a través de monitoreo que permite vigilar las motonaves pesqueras, de carga o cualquier otra motonave.

Compromisos				
Actividad	Responsables	Fecha de entrega		
Remitir información relacionada con los buques, embarcaciones, cantidad y el estado de la flota de las embarcaciones en Colombia.	AUNAP			
Elaborar acta de la reunión	Mayra Vargas	4	03	2024

PARTICIPANTES	
NOMBRES Y APELLIDOS	ENTIDAD
Esther Boy	Experta Control, Seguimiento y Vigilancia FAO
David Alejandro Gañan González	Senado - Comisión Segunda
Mayra Vargas Porras	Senado - Comisión Segunda
Capitán de Corbeta Stephanie Pauwels Romero	Comisión Colombiana del Océano - Jefe Área de Asuntos Económicos / head of economic affairs area
Luz Mery Zamora	Dirección General Marítima - DIMAR
Juan Sebastián González	Dirección General Marítima - DIMAR
Elkin Munera	Dirección General Marítima - DIMAR

PARTICIPANTES	
NOMBRES Y APELLIDOS	ENTIDAD
Gustavo Andrés Lara	Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible - Dirección de Asuntos Marinos Costeros y Recursos Acuáticos - DAMCRA
H. S. Nicolas Albeiro Echeverry Alvarán	Senador Ponente - Comisión Segunda
Martha Lucia de la Pava	Comisión Colombiana del Océano - CCO
Mónica Mardei Vallejo	Senado - Comisión Segunda
Paula Catalina Suárez	Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible - Dirección de Asuntos Marinos Costeros y Recursos Acuáticos - DAMCRA
Sandra Muñoz	Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural - Dirección de Cadenas Pecuarias, Pesqueras y Acuicolas
Vianys Yusseth Agudelo Martínez	Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca - Dirección Técnica de Inspección y Vigilancia
Wilber Angulo Viveros	Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca - Dirección Técnica de Inspección y Vigilancia
Camila Esperanza Salazar Forero	Parque Nacionales Naturales
Juan Carlos Mesa Carvajal	Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible
Karol de la Paz Quintero, Gustavo y Franklin	Ministerio de Relaciones Exteriores - Coordinación de Asuntos Marítimos Aéreos
Diego Cadena	Embajador Director de Soberanía Territorial de la Cancillería
Claudia Alzate	Subsecretaria Comisión Segunda
Olga Yurely García Ramírez	Senado - Comisión Segunda
Juan Carlos Estrada	Senado - Comisión Segunda
Luisa Fernanda Maldonado Morales	Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca - Dirección Técnica de Inspección y Vigilancia
Henry Gómez Pacheco	Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca - Dirección Técnica de Inspección y Vigilancia
Jorge Eliecer Sierra Barragán	Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca - Dirección Técnica de Inspección y Vigilancia
Estefany Toro	Comisión Colombiana del Océano (CCO)
Angela Rivera	FAO
Paola Moreno	Senado - Comisión Segunda
Laura Hernández	CAUCUS CONSERVACIONISTA Y DE LOS OCÉANOS DE COLOMBIA (ICCF)
Carolina Valbuena	Directora del Programa del CAUCUS CONSERVACIONISTA Y DE LOS OCÉANOS DE COLOMBIA - ICCF
Mónica Vallejo	Senado - Comisión Segunda
Jorge Espinosa	Senado - Comisión Segunda

5. NORMATIVIDAD VIGENTE

Frente a la normatividad vigente, relacionada con las medidas de ordenación y control pesquera; el artículo 54 de la Ley 13 de 1990, por la cual se

dicta el estatuto general de pesca” establece las prohibiciones en desarrollo de la actividad:

“**Artículo 54.** Está prohibido:

1. Realizar actividades pesqueras sin permiso, patente, autorización ni concesión o contraviniendo las disposiciones que las regulan.
2. Obstaculizar, impedir o perturbar injustificadamente el ejercicio de la pesca legalmente autorizada.
3. Extraer recursos declarados en veda o de áreas reservadas.
4. Desechar, taponar, desviar el curso o bajar el nivel de los ríos, lagunas, esteros, ciénagas, caños o cualquier otro cuerpo de agua, sin permiso de la autoridad competente.
5. Pescar con métodos ilícitos tales como el empleo de materiales tóxicos, explosivos y otros cuya naturaleza entrañe peligro para la vida humana o los recursos pesqueros, así como llevar a bordo tales materiales.
6. Abandonar en las playas y riberas o arrojar al agua desperdicios, sustancias contaminantes u otros objetos que constituyan peligro para la navegación, la circulación o la vida.
7. Llevar a bordo o emplear aparejos o sistemas de pesca diferentes a los permitidos.
8. Utilizar las embarcaciones pesqueras para fines no autorizados, excepto en circunstancias de fuerza mayor o caso fortuito.
9. Vender o transbordar a embarcaciones no autorizadas parte o la totalidad de la pesca. La venta del producto de la pesca se hará en puerto colombiano.
10. Transferir, bajo cualquier circunstancia, los derechos derivados del permiso, autorización, concesión o patente otorgados por el INPA.
11. Suministrar al INPA información incorrecta o incompleta o negarle acceso a los documentos que éste exija.

Así mismo, el artículo 55 de la misma ley, modificado por el artículo 7° de la Ley 1851 de 2017, establece:

Artículo 55. Sanciones administrativas. Las personas naturales o jurídicas que infrinjan las disposiciones establecidas en la presente ley y demás normas legales sobre la materia expedidas por las autoridades colombianas competentes, se harán acreedoras según la gravedad de la infracción a una o más de las siguientes sanciones, que aplicará la Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca (Aunap), o quien haga sus veces, sin perjuicio de las sanciones penales y demás a que hubiere lugar:

1. Conminación por escrito.
2. Multa.

3. *Suspensión temporal del permiso, autorización, concesión o patente según sea el caso.*
4. *Revocatoria del permiso, autorización, concesión o patente.*
5. *Decomiso de embarcaciones, equipos o productos.*
6. *Cierre temporal o clausura definitiva del establecimiento (...).*

Con relación a lo estipulado en el numeral 5 del presente artículo sobre el decomiso de embarcaciones, este se aplicará sin afectar los derechos de los terceros de buena fe, teniendo en cuenta los principios de la Ley 1437 de 2011, especialmente los relacionados con proporcionalidad y la viabilidad económica de la administración de la embarcación.

Si la actividad de pesca ilegal es ejecutada por una embarcación de bandera extranjera que esté realizando pesca comercial industrial o artesanal en aguas marinas colombianas, este hecho será causal agravante para la imposición de la multa, sin exceder el máximo legal.

El Capitán de la nave, el Armador y los titulares del permiso de pesca, serán responsables de las sanciones económicas que se impusieran en la medida en que se demuestre su culpabilidad individual.

La Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca (Aunap), o quien haga sus veces una vez tenga conocimiento, comunicará a la Dirección General Marítima (Dimar), las conductas cometidas por los Capitanes y Armadores de las embarcaciones pesqueras relacionadas con posibles violaciones a la normatividad marítima nacional, con el objeto que la Autoridad Marítima inicie las investigaciones administrativas sancionatorias dentro del marco de sus competencias”.

Por su parte, el Decreto número 1071 de 2015, frente a las sanciones en pesca marina, establece en el artículo 2.16.15.3.5, lo siguiente:

Artículo 2.16.15.3.5. Cuantías. *Tratándose de pesca marina, la sanción de multa se fijará por la AUNAP dentro de las siguientes cuantías:*

1. *Pesca costera: hasta el equivalente a 8.340,92 Unidades de Valor Tributario (UVT).*
2. *Pesca de bajura: hasta el equivalente a 41.704,58 Unidades de Valor Tributario (UVT).*
3. *Pesca de altura: hasta el equivalente a 83.409,17 Unidades de Valor Tributario (UVT).*

Parágrafo. *Para el cálculo del valor de las cuantías se tendrá en cuenta el valor de la Unidad de Valor Tributario-UVT vigente para el año de su imposición*

Del mismo modo, la Ley 1851 del 2017, por medio de la cual se establecen medidas en contra de la pesca ilegal y el delito de ilícita actividad de pesca en el territorio marítimo colombiano, tiene por objeto contribuir a prevenir, desalentar y

eliminar la pesca ilegal y el delito de ilícita actividad de pesca en el territorio marítimo colombiano; por lo cual debe tenerse en cuenta el contenido íntegro de la normatividad.

Finalmente, con el propósito de desincentivar estas prácticas y sancionar las conductas constitutivas de pesca ilegal, Colombia ha tipificado en el Código Penal (Ley 599 del 2000) los siguientes delitos:

“Artículo 328. Aprovechamiento Ilícito de los Recursos Naturales Renovables. *< sustituido por el artículo 1° de la Ley 2111 de 2021 > El que con incumplimiento de la normatividad existente se apropie, acceda, capture, mantenga, introduzca, extraiga, explote, aproveche, exporte, transporte, comercie, explore, trafique o de cualquier otro modo se beneficie de los especímenes, productos o partes de los recursos fâunicos, forestales, florísticos, hidrobiológicos, corales, biológicos o genéticos de la biodiversidad colombiana, incurrirá en prisión de sesenta (60) a ciento treinta y cinco (135) meses y multa de ciento treinta y cuatro (134) a cuarenta y tres mil setecientos cincuenta (43.750) salarios mínimos legales mensuales vigentes.*

La pena se aumentará de una tercera parte a la mitad, cuando la conducta se cometa a través de la práctica de cercenar aletas de peces cartilaginosos (tiburones, rayas o quimeras), y descartar el respeto del cuerpo al mar.

Artículo 328C. Pesca Ilegal. *< adicionado por el artículo 1° de la Ley 2111 de 2021 > El que sin permiso de autoridad competente o con incumplimiento de la normatividad existente, realice actividad de pesca, comercialice, transporte, procese o almacene ejemplares o productos de especies vedadas, protegidas, en cualquier categoría de amenaza, o en áreas de reserva, o en épocas vedadas, o en zona prohibida, incurrirá, sin perjuicio de las sanciones administrativas a las que hubiere lugar, en prisión de cuarenta y ocho (48) a ciento ocho (108) meses y multa de ciento treinta y cuatro (134) a cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.*

En la misma pena incurrirá el que:

1. *Utilice instrumentos, artes y métodos de pesca no autorizados o de especificaciones técnicas que no correspondan a las permitidas por la autoridad competente, para cualquier especie.*
2. *Modifique, altere o atente, los refugios o el medio ecológico de especies de recursos hidrobiológicos y pesqueros, como consecuencia de actividades de exploración o explotación de recursos naturales.*
3. *Construya obras o instale redes, mallas o cualquier otro elemento que impida el libre y permanente tránsito de los peces en los mares, ciénagas, lagunas, caños, ríos y canales.*

Parágrafo. *La pesca de subsistencia, no será considera delito, cuando se ajuste a los parámetros establecidos en la normatividad existente.*

Artículo 329. Manejo Ilícito de Especies Exóticas. < sustituido por el artículo 1° de la Ley 2111 de 2021> El que sin permiso de autoridad competente o con incumplimiento de la normatividad existente, introduzca, trasplante, manipule, siembre, hibride, comercialice, transporte, mantenga, transforme, experimente, inocule o propague especies silvestres exóticas, invasoras, que pongan en peligro la salud humana, el ambiente o las especies de la biodiversidad colombiana, incurrirá en prisión de cuarenta y ocho (48) a ciento ocho (108) meses y multa de ciento sesenta y siete (167) a dieciocho mil setecientos cincuenta (18.750) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Artículo 331. Manejo Yuso Ilícito de Organismos Genéticamente Modificados, Microorganismos y Sustancias o Elementos Peligrosos. < Sustituido por el artículo 1° de la Ley 2111 de 2021> El que con incumplimiento de la normatividad existente, introduzca, importe, manipule, experimente, posea, inocule, comercialice, exporte, libere o propague organismos genéticamente modificados,

microorganismos, moléculas, sustancias o elementos que pongan en peligro la salud o la existencia de los recursos fáunicos, florísticos, hidrobiológicos, hídricos o alteren perjudicialmente sus poblaciones, incurrirá en prisión de sesenta (60) a ciento ocho (108) meses y multa de ciento sesenta y siete (167) a dieciocho mil setecientos cincuenta (18.750) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Artículo 335. Experimentación Ilegal con Especies, Agentes Biológicos o Bioquímicos. < Sustituido por el artículo 1° de la Ley 2111 de 2021> El que sin permiso de autoridad competente o con incumplimiento de la normatividad existente, realice experimentos con especies, agentes biológicos o bioquímicos que constituyan, generen o pongan en peligro la supervivencia de las especies de la biodiversidad colombiana, incurrirá en prisión de sesenta (60) a ciento cuarenta y cuatro (144) meses y multa de ciento treinta y cuatro (134) a cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

6. PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO ORIGINAL	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	OBSERVACIONES
TÍTULO. POR MEDIO DEL CUAL SE APRUEBA EL “ACUERDO SOBRE MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DESTINADAS A PREVENIR, DESALENTAR Y ELIMINAR LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA”, ADOPTADO EN ROMA, EL 22 DE NOVIEMBRE DE 2009.	TÍTULO. POR MEDIO DEL CUAL SE APRUEBA EL “ACUERDO SOBRE MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DESTINADAS A PREVENIR, DESALENTAR Y ELIMINAR LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA”, ADOPTADO EN ROMA, EL 22 DE NOVIEMBRE DE 2009.	Sin modificaciones
ARTÍCULO PRIMERO: Apruébese el “ACUERDO SOBRE MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DESTINADAS A PREVENIR, DESALENTAR Y ELIMINAR LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA, ADOPTADO EN ROMA, EL 22 DE NOVIEMBRE DE 2009”.	ARTÍCULO PRIMERO: Apruébese el “ACUERDO SOBRE MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DESTINADAS A PREVENIR, DESALENTAR Y ELIMINAR LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA, ADOPTADO EN ROMA, EL 22 DE NOVIEMBRE DE 2009”.	Sin modificaciones
ARTÍCULO SEGUNDO: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1994, el “ACUERDO SOBRE MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DESTINADAS A PREVENIR, DESALENTAR Y ELIMINAR LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA, ADOPTADO EN ROMA, EL 22 DE NOVIEMBRE DE 2009”, que por el artículo primero de esta ley se aprueba, obligará a la Republica de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo.	ARTÍCULO SEGUNDO: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, el “ACUERDO SOBRE MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DESTINADAS A PREVENIR, DESALENTAR Y ELIMINAR LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA, ADOPTADO EN ROMA, EL 22 DE NOVIEMBRE DE 2009”, que por el artículo primero de esta ley se aprueba, obligará a la Republica de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo.	Se modifica el año de la Ley 7ª por error en la digitalización de dicha ley
ARTÍCULO TERCERO: La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.	ARTÍCULO TERCERO: La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.	Sin modificaciones

7. IMPACTO FISCAL

El artículo 7° de la Ley 819 de 2003 estipula que los proyectos de ley deberán contener en la exposición de motivos el posible impacto fiscal de

la iniciativa legislativa propuesta. Se debe señalar que al analizar el proyecto de ley no se ordenan gastos específicos o se establecen beneficios tributarios.

8. Circunstancias o Eventos que Podrían Generar Conflictos de Interés

De conformidad con lo establecido en el artículo 3° de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, estableciendo la obligación del ponente del proyecto de presentar la descripción de las posibles circunstancias o eventos que podrán generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, frente al presente proyecto, se considera que no genera conflictos de interés **para los ponentes**, dado que se trata de una norma de carácter general.

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

PROPOSICIÓN

Por las consideraciones anteriormente expuestas presentamos Ponencia Positiva y solicitamos a los miembros de la Comisión Segunda de Cámara de Representantes aprobar en Primer Debate el **Proyecto de Ley número 394 de 2024 Cámara, 189 de 2023 Senado, por medio del cual se aprueba el “Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”, adoptado en Roma, el 22 de noviembre de 2009.** Con la modificación presentada al artículo segundo de la misma ley.

De los honorables Representantes,

Elizabeth Jay-Pang Díaz
Representante a la Cámara
Coordinadora Ponente

Alexander Guzmán Silva
Representante a la Cámara
Ponente

Jhoany Carlos Albert Palacios Mosquera
Representante a la Cámara
Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

PROYECTO DE LEY NÚMERO 394 DE 2024 CÁMARA, 189 DE 2023 SENADO

por medio del cual se aprueba el “Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”, adoptado en Roma, el 22 de noviembre de 2009.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Apruébese el “ACUERDO SOBRE MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DESTINADAS A PREVENIR, DESALENTAR Y ELIMINAR LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA, ADOPTADO EN ROMA, EL 22 DE NOVIEMBRE DE 2009”.

Artículo 2°. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, el “ACUERDO SOBRE MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DESTINADAS A PREVENIR, DESALENTAR Y ELIMINAR LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA, ADOPTADO EN ROMA, EL 22 DE NOVIEMBRE DE 2009”, que por el artículo 1° de esta ley se aprueba, obligará a la Republica de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo.

Artículo 3°. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

Presentado por:

Elizabeth Jay-Pang Díaz
Representante a la Cámara
Coordinadora Ponente

Alexander Guzmán Silva
Representante a la Cámara
Ponente

Jhoany Carlos Albert Palacios Mosquera
Representante a la Cámara
Ponente

CONTENIDO

Gaceta número 1987 - Martes, 19 de noviembre de 2024
CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY	Págs.
Proyecto de Ley 426 de 2024 Cámara, por medio de la cual se fortalece la investigación de los accidentes de aeronaves de la Fuerza Pública y se dictan otras disposiciones.....	1
PONENCIAS	
Ponencia para primer debate , pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de Ley número 394 de 2024 Cámara, 189 de 2023 Senado, por medio del cual se aprueba el “Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”, adoptado en Roma, el 22 de noviembre de 2009	9