PROYECTO DE LEY No.

POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL «CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES, 2001», ADOPTADO EN LONDRES EL 23 DE MARZO DE 2001

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Visto el texto del «CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES, 2001», ADOPTADO EN LONDRES EL. 23 DE MARZO DE 2001

Se adjunta copia fiel y completa de la versión en español del texto del Tratado, certificado por el Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de la Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores, documento que reposa en el Archivo del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de este Ministerio y que consta de siete (7) folios.

El presente Proyecto de Ley consta de catorce (14) folios.

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES, 2001

Los Estados Partes en el presente Convenio,

RECORDANDO el artículo 194 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, que establece que los Estados tomarán todas las medidas que sean necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino,

RECORDANDO ASIMISMO el artículo 235 de dicha Convención, que prevé que, a fin de asegurar una pronta y adecuada indemnización de todos los daños resultantes de la contaminación del medio marino, los Estados cooperarán en el ulterior desarrollo de las normas de derecho internacional pertinentes,

TOMANDO NOTA de que el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, y el Convenio internacional sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, garantizan la indemnización de las personas que sufren daños debidos a la contaminación resultante de fugas o descargas de hidrocarburos transportados a granel por vía marítima,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996, se adoptó para ofrecer una indemnización adecuada, pronta y efectiva por los daños ocasionados por sucesos relacionados con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas,

RECONOCIENDO la importancia de establecer una responsabilidad objetiva para todos los tipos de contaminación por hidrocarburos que esté vinculada a una limitación adecuada del nivel de dicha responsabilidad,

CONSIDERANDO que se necesitan medidas complementarias para garantizar el pago de una indemnización adecuada, pronta y efectiva por los daños debidos a la contaminación resultante de fugas o descargas de hidrocarburos para combustible procedentes de los buques,

DESEOSOS de adoptar reglas y procedimientos internacionales uniformes para determinar las cuestiones relativas a la responsabilidad y ofrecer una indemnización adecuada en tales casos,

CONVIENEN:

Artículo 1

Definiciones

A los efectos del presente Convenio regirán las siguientes definiciones:

1 "Buque": toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea.

2 "Persona": todo individuo o sociedad, o entidad de derecho público o privado, esté o no constituida en compañía, con inclusión de un Estado o de cualquiera de sus subdivisiones políticas.

3 "Propietario del buque": el propietario, incluido el propietario inscrito, el fletador a casco desnudo, el gestor naval y el armador del buque.

4 "Propietario inscrito": la persona o personas inscritas como propietarias del buque o, si el buque no ha sido matriculado, la persona o personas propietarias del mismo. No obstante, en el caso del buque que sea propiedad de un Estado y esté explotado por una compañía inscrita en ese Estado como armador del buque, por "propietario inscrito" se entenderá dicha compañía.

5 "Hidrocarburos para combustible": todos los hidrocarburos de origen mineral, incluidos los lubricantes, utilizados o que se vayan a utilizar para la explotación o propulsión del buque y todo residuo de los mismos.

6 "Convenio de Responsabilidad Civil": el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, enmendado.

7 "Medidas preventivas": todas las medidas razonables que con posterioridad a un suceso tome cualquier persona con objeto de evitar o reducir al mínimo los daños debidos a contaminación.

8 "Suceso": todo acaecimiento o serie de acaecimientos de origen común, que cause daños debidos a contaminación o que cree una amenaza grave e inminente de causar tales daños.

9 "Daños debidos a contaminación":

a) las pérdidas o daños ocasionados fuera del buque por la contaminación resultante de la fuga o la descarga de hidrocarburos para combustible procedentes de ese buque, dondequiera que se produzca tal fuga o descarga, si bien la indemnización por deterioro del medio ambiente, aparte de la pérdida de beneficios resultante de dicho deterioro, estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; y

b) el costo de las medidas preventivas y las otras pérdidas o daños ocasionados por tales medidas.

10 "Estado de matrícula del buque": respecto de un buque matriculado, el Estado en que se halle matriculado el buque, y respecto de un buque no matriculado, el Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque.

11 "Arqueo bruto": el arqueo bruto calculado de acuerdo con las reglas sobre la medición del arqueo que figuran en el anexo 1 del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969.

12 "Organización": la Organización Marítima Internacional.

13 "Secretario General": el Secretario General de la Organización.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

El presente Convenio se aplicará exclusivamente a:

a) los daños debidos a contaminación ocasionados:

i) en el territorio de un Estado Parte, incluido su mar territorial, y

ii) en la zona económica exclusiva de un Estado Parte, establecida de conformidad con el derecho internacional, o, si un Estado Parte no ha establecido tal zona, en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado y adyacente a dicho mar territorial determinada por ese Estado de conformidad con el derecho internacional y que no se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado;

b) las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo tales daños.

Artículo 3

Responsabilidad del propietario del buque

1 Salvo en los casos estipulados en los párrafos 3 y 4, el propietario del buque en el momento de producirse un suceso será responsable de los daños debidos a contaminación ocasionados por cualesquiera hidrocarburos para combustible que el buque lleve a bordo, o que procedan de dicho buque, con la salvedad de que, si un suceso está constituido por una serie de acaecimientos que tienen el mismo origen, la responsabilidad recaerá sobre el que fuera propietario del buque en el momento de producirse el primero de esos acaecimientos.

2 En caso de que más de una persona sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1, su responsabilidad será solidaria.

3 No se imputará responsabilidad alguna por daños debidos a contaminación al propietario del buque si éste prueba que:

a) los daños se debieron a un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o a un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible; o

b) los daños se debieron totalmente a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daños; o

c) los daños se debieron totalmente a la negligencia o a una acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces o de otras ayudas a la navegación, en el ejercicio de esa función.

4 Si el propietario del buque prueba que los daños debidos a contaminación resultaron total o parcialmente de una acción u omisión de la persona que los sufrió, la cual actuó así con la intención de causarlos, o de la negligencia de esa persona, el propietario del buque podrá ser exonerado total o parcialmente de su responsabilidad ante esa persona.

5 No podrá promoverse contra el propietario del buque ninguna reclamación de indemnización por daños debidos a contaminación que no se ajuste al presente Convenio.

6 Nada de lo dispuesto en el presente Convenio irá en perjuicio del derecho del propietario del buque a interponer los recursos que pueda tener a su disposición independientemente del presente Convenio.

Artículo 4

Exclusiones

1 El presente Convenio no será aplicable a los daños ocasionados por contaminación, según se definen éstos en el Convenio de Responsabilidad Civil, sea o no pagadera una indemnización con respecto a ellos en virtud de ese Convenio.

2 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 3, las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a los buques de guerra, buques auxiliares de la armada u otros buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y que estén destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del Gobierno.

3 Un Estado Parte podrá decidir aplicar el presente Convenio a sus buques de guerra u otros buques de los mencionados en el párrafo 2, en cuyo caso lo notificará al Secretario General, especificando las modalidades y condiciones de dicha aplicación.

4 Con respecto a los buques cuya propiedad corresponda a un Estado Parte y que estén dedicados a servicios comerciales, todo Estado podrá ser demandado ante las jurisdicciones señaladas en el artículo 9 y habrá de renunciar a todos los medios de defensa en que pudiera ampararse por su condición de Estado soberano.

Artículo 5

Sucesos en los que participen dos o más buques

Cuando se produzca un suceso en el que participen dos o más buques y del que resulten daños debidos a contaminación, los propietarios de todos los buques de que se trate, a menos que estén exonerados en virtud del artículo 3, serán solidariamente responsables respecto de todos los daños que no quepa atribuir razonablemente a nadie por separado.

Artículo 6

Limitación de la responsabilidad

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará al derecho del propietario del buque y de la persona o personas que provean un seguro u otra garantía financiera de limitar su responsabilidad en virtud de cualquier régimen nacional o internacional aplicable, como el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado.

Artículo 7

Seguro o garantía financiera obligatorios

1 El propietario inscrito de un buque de arqueo bruto superior a 1 000 matriculado en un Estado Parte tendrá obligación de mantener un seguro u otra garantía financiera, tal como la garantía de un banco o entidad financiera similar, que cubra la responsabilidad del propietario inscrito por los daños debidos a contaminación, por una cuantía igual a la de los límites de responsabilidad establecidos por el régimen de limitación nacional o internacional aplicable, pero en ningún caso superior a la cuantía calculada de conformidad con el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado.

2 A cada buque se le expedirá un certificado que atestigüe que el seguro u otra garantía financiera está en vigor de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio, una vez que la autoridad competente de un Estado Parte haya establecido que se ha dado cumplimiento a lo prescrito en el párrafo 1. Por lo que respecta a un buque que esté matriculado en un Estado Parte, expedirá o refrendará dicho certificado la autoridad competente del Estado de matrícula del buque; en el caso de un buque que no esté matriculado en un Estado Parte, lo podrá expedir o refrendar la autoridad competente de cualquier Estado Parte. El certificado se ajustará al modelo que figura en el anexo del presente Convenio y contendrá los pormenores siguientes:

a) nombre del buque, número o letras distintivos y puerto de matrícula;

b) nombre y domicilio social principal del propietario inscrito;

c) número IMO de identificación del buque;

d) tipo de garantía y duración de la misma;

e) nombre y domicilio social principal del asegurador o de la otra persona que provea la garantía y, cuando proceda, el lugar en que se haya establecido el seguro o la garantía; y

f) periodo de validez del certificado, que no será mayor que el periodo de validez del seguro o de la garantía.

3 a) Todo Estado Parte podrá autorizar a una institución o a una organización reconocida por él a que expida el certificado a que se hace referencia en el párrafo 2. Tal institución u organización informará a ese Estado de la expedición de cada certificado. En todos los casos, los Estados Partes garantizarán plenamente la integridad y exactitud del certificado así expedido y se comprometerán a garantizar los medios necesarios para cumplir esa obligación.

b) Todo Estado Parte notificará al Secretario General:

i) las responsabilidades y las condiciones concretas de la autorización concedida a las instituciones u organizaciones reconocidas por él;

ii) la revocación de tal autorización; y

iii) la fecha a partir de la cual dicha autorización o revocación de autorización surtirá efecto.

La autorización concedida no surtirá efecto antes de que hayan transcurrido tres meses desde la fecha en que dicha autorización se haya notificado al Secretario General.

c) La institución u organización autorizada para expedir certificados de conformidad con lo dispuesto en el presente párrafo estará, como mínimo, facultada para retirar los certificados si las condiciones que se impusieron al expedirlos no se mantienen. En todos los casos, la institución u organización informará al Estado en cuyo nombre se haya expedido el certificado de la retirada de éste.

4 El certificado será extendido en el idioma o idiomas oficiales del Estado que lo expida. Si el idioma utilizado no es el español, ni el francés, ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas y, cuando el Estado así lo decida, se podrá omitir el idioma oficial de éste.

5 El certificado se llevará a bordo del buque, y se depositará una copia en poder de las autoridades encargadas del registro de matrícula del buque o, si el buque no está matriculado en un Estado Parte, en poder de las autoridades que hayan expedido o refrendado el certificado.

6 El seguro o la garantía financiera no satisfarán lo prescrito en el presente artículo si, por razones que no sean la expiración del periodo de validez del seguro o de la garantía especificado en el certificado expedido en virtud del párrafo 2, pudieran dejar de tener vigencia antes de que hayan transcurrido tres meses desde la fecha en que se haya dado aviso de su terminación a las autoridades mencionadas en el párrafo 5, a menos que el certificado se haya entregado a dichas autoridades o se haya expedido uno nuevo dentro del citado periodo. Las disposiciones precedentes serán igualmente aplicables a cualquier modificación que tenga por resultado que el seguro o la garantía dejen de satisfacer lo prescrito en el presente artículo.

7 El Estado de matrícula del buque determinará, a reserva de lo dispuesto en el presente artículo, las condiciones de expedición y validez del certificado.

8 Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se interpretará como un impedimento para que un Estado Parte confíe en la información obtenida de otros Estados, la Organización u otras organizaciones internacionales en relación con la solvencia de los proveedores del seguro o garantía financiera a los efectos del presente Convenio. En tales casos, el Estado Parte que confía en dicha información no se libera de su responsabilidad en tanto que Estado expedidor del certificado prescrito en el párrafo 2.

9 Los certificados expedidos o refrendados con la autoridad de un Estado Parte serán aceptados por los otros Estados Partes a los efectos del presente Convenio y serán considerados por los demás Estados Partes como dotados de la misma validez que los certificados expedidos o

refrendados por ellos incluso si se han expedido o refrendado con respecto a un buque no matriculado en un Estado Parte. Un Estado Parte podrá solicitar en cualquier momento una consulta con el Estado que haya expedido o refrendado el certificado si estima que el asegurador o el fiador que se citan en el certificado no tienen solvencia financiera suficiente para cumplir las obligaciones que impone el presente Convenio.

10 Podrá promoverse una reclamación de indemnización de daños debidos a contaminación directamente contra el asegurador o contra toda persona proveedora de la garantía financiera que cubra la responsabilidad del propietario inscrito del buque por los daños ocasionados. En tal caso, el demandado podrá invocar los medios de defensa (que no sean los de quiebra o liquidación de bienes del propietario del buque) que hubiese tenido derecho a invocar el propietario del buque mismo, incluida la limitación de la responsabilidad contemplada en el artículo 6. El demandado también podrá, aunque el propietario del buque no tenga derecho a limitar su responsabilidad de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6, limitar su responsabilidad a una cuantía equivalente a la del seguro o garantía financiera que tenga obligación de mantener de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1. Además, el demandado podrá hacer valer como medio de defensa el que los daños resultaron de la conducta dolosa del propietario del buque, pero no podrá invocar ningún otro de los medios de defensa que le hubiera sido posible invocar en una demanda incoada por el propietario del buque contra su persona. El demandado tendrá en todo caso el derecho de exigir que el propietario del buque concurra en el procedimiento.

11 Un Estado Parte no permitirá operar en ningún momento a ningún buque que enarbole su pabellón y esté sujeto a lo dispuesto en el presente artículo, a menos que se le haya expedido un certificado de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 2 ó 14.

12 A reserva de lo dispuesto en el presente artículo, cada Estado Parte se asegurará de que, de conformidad con su legislación nacional, todo buque de arqueo bruto superior a 1 000, dondequiera que esté matriculado, que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, o que arribe a una instalación mar adentro situada en su mar territorial o salga de ella, esté cubierto por un seguro u otra garantía en la cuantía establecida en el párrafo 1.

13 No obstante lo dispuesto en el párrafo 5, todo Estado Parte podrá notificar al Secretario General que, a los efectos de lo dispuesto en el párrafo 12, los buques no estarán obligados a llevar a bordo o presentar el certificado prescrito en el párrafo 2 cuando entren en un puerto situado en su territorio o salgan de él o cuando arriben a una terminal mar adentro situada en su mar territorial o salgan de ella, siempre y cuando el Estado Parte que expida el certificado prescrito en el párrafo 2 haya notificado al Secretario General que mantiene un registro de formato electrónico al que pueden acceder todos los Estados Partes y que demuestra la existencia del certificado y permite a los Estados Partes cumplir las obligaciones que les impone el párrafo 12.

14 Si no se mantiene un seguro u otra garantía financiera respecto de un buque que sea propiedad de un Estado Parte, las disposiciones pertinentes del presente artículo no serán de aplicación a dicho buque, pero éste habrá de llevar a bordo un certificado expedido por las autoridades competentes de su Estado de matrícula en el que se haga constar que el buque es propiedad de dicho Estado y que la responsabilidad del buque está cubierta dentro de los límites estipulados en el párrafo 1. Dicho certificado se ajustará en la mayor medida posible al modelo prescrito en el párrafo 2.

15 Todo Estado podrá declarar en el momento de ratificar, aceptar o aprobar el presente Convenio, o de adherirse al mismo, o en cualquier momento posterior, que el presente artículo no se aplicará a los buques que operen exclusivamente en la zona de ese Estado a que se hace referencia en el artículo 2 a) i).

Artículo 8

Plazos

Los derechos de indemnización estipulados en el presente Convenio prescribirán a menos que se interponga una acción con arreglo al mismo dentro de un plazo de tres años contados a partir de la fecha en que se produjeron los daños. Sin embargo, en ningún caso podrá interponerse acción alguna una vez transcurridos seis años desde la fecha del suceso que ocasionó los daños. Cuando el suceso esté constituido por una serie de acaecimientos, el plazo de seis años se contará a partir de la fecha del primer acaecimiento.

Artículo 9

Jurisdicción

1 Cuando un suceso haya ocasionado daños debidos a contaminación en el territorio, incluido el mar territorial, o en una zona mencionada en el artículo 2 a) ii) de uno o más Estados Partes, o se hayan tomado medidas preventivas para evitar o reducir al mínimo los daños en ese territorio, incluido el mar territorial, o en esa zona, las reclamaciones de indemnización contra el propietario del buque, el asegurador o cualquier otra persona que proporcione la garantía para cubrir la responsabilidad del propietario del buque sólo podrán promoverse ante los tribunales de esos Estados Partes.

2 Se informará al demandado con antelación suficiente de cualquier medida adoptada en virtud del párrafo 1.

3 Cada Estado Parte garantizará que sus tribunales tienen jurisdicción para entender de las demandas de indemnización contempladas en el presente Convenio.

Artículo 10

Reconocimiento y ejecución

1 Todo fallo dictado por un tribunal con jurisdicción conforme a lo dispuesto en el artículo 9 que sea de cumplimiento obligatorio en el Estado de origen, donde ya no esté sujeto a procedimientos ordinarios de revisión, será reconocido en cualquier otro Estado Parte, salvo que:

a) se haya obtenido fraudulentamente; o

b) no se haya informado al demandado con antelación suficiente, privándolo de la oportunidad de presentar su defensa.

2 Los fallos reconocidos en virtud del párrafo 1 serán de cumplimiento obligatorio en todos los Estados Partes tan pronto como se hayan satisfecho las formalidades exigidas en esos Estados. Esas formalidades no permitirán que se revise el fondo de la demanda.

Artículo 11

Cláusula de derogación

El presente Convenio derogará cualquier otro convenio que, en la fecha en que se abra a la firma, esté en vigor o abierto a la firma, ratificación o adhesión, pero sólo en la medida en que tal convenio esté en conflicto con él; sin embargo, nada de lo dispuesto en el presente artículo afectará a las obligaciones que los Estados Partes tengan para con los Estados que no sean parte en el presente Convenio en virtud de tal convenio.

Artículo 12

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1 El presente Convenio estará abierto a la firma, en la sede de la Organización, desde el 1 de octubre de 2001 hasta el 30 de septiembre de 2002, y posteriormente seguirá abierto a la adhesión.

2 Los Estados podrán manifestar su consentimiento en obligarse por el presente Convenio mediante:

a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación;

b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o

c) adhesión.

3 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General el instrumento que proceda.

4 Cuando se deposite un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio que sea aplicable a todos los Estados Partes existentes o después de cumplidas todas las medidas requeridas para la entrada en vigor de la enmienda respecto de esos Estados Partes, se entenderá que dicho instrumento se aplica al Convenio modificado por esa enmienda.

Artículo 13

Estados con más de un régimen jurídico

1 Todo Estado integrado por dos o más unidades territoriales en las que sea aplicable un régimen jurídico distinto en relación con las materias objeto del presente Convenio podrá declarar en el momento de dar su firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al mismo que el presente Convenio será aplicable a todas sus unidades territoriales, o sólo a una o varias de ellas, y podrá en cualquier momento sustituir por otra su declaración original.

2 Esa declaración se notificará al Secretario General, y en ella se hará constar expresamente a qué unidades territoriales será aplicable el Convenio.

3 En relación con un Estado Parte que haya hecho tal declaración:

a) en la definición de "propietario inscrito" que figura en el artículo 1 4), las referencias a un Estado se entenderán como referencias a la unidad territorial de que se trate;

b) las referencias al Estado de matrícula del buque y, por lo que respecta al certificado de seguro obligatorio, al Estado que lo expide o lo refrenda, se entenderán como referencias a la unidad territorial en que está matriculado el buque y que expide o refrenda el certificado, respectivamente;

c) las referencias en el presente Convenio a las disposiciones de la legislación nacional se entenderán como referencias a las disposiciones de la legislación de la unidad territorial de que se trate; y

d) las referencias en los artículos 9 y 10 a los tribunales y a los fallos que serán reconocidos en los Estados Partes se entenderán como referencias a los tribunales y a los fallos que serán reconocidos en la unidad territorial de que se trate.

Artículo 14

Entrada en vigor

1 El presente Convenio entrará en vigor un año después de la fecha en que 18 Estados, incluidos cinco Estados con buques cuyo arqueo bruto combinado, en cada uno, no sea inferior a 1 000 000, lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o hayan depositado el correspondiente instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión en poder del Secretario General.

2 Para todo Estado que ratifique, acepte o apruebe el presente Convenio, o se adhiera al mismo, una vez cumplidas las condiciones relativas a la entrada en vigor que establece el párrafo 1, el presente Convenio entrará en vigor a los tres meses de haber depositado ese Estado el instrumento pertinente.

Artículo 15

Denuncia

1 El presente Convenio podrá ser denunciado por cualquier Estado Parte en cualquier momento posterior a la fecha en que entre en vigor para ese Estado.

2 La denuncia se efectuará depositando un instrumento en poder del Secretario General.

3 La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de depósito del instrumento de denuncia en poder del Secretario General, o al expirar cualquier otro plazo más largo que se haga constar en dicho instrumento.

Artículo 16

Revisión o enmienda

1 La Organización podrá convocar una conferencia con objeto de revisar o enmendar el presente Convenio.

2 La Organización convocará una conferencia de los Estados Partes para revisar o enmendar el presente Convenio a petición de por lo menos un tercio de los Estados Partes.

Artículo 17

Depositario

1 El presente Convenio será depositado en poder del Secretario General.

2 El Secretario General:

a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio o se hayan adherido al mismo de:

i) toda nueva firma o depósito de un instrumento, así como de la fecha en que se produzca;

ii) la fecha de entrada en vigor del presente Convenio;

iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Convenio, así como de la fecha del depósito y la fecha en que surta efecto la denuncia; y

iv) otras declaraciones y notificaciones hechas en virtud del presente Convenio;

b) remitirá copias auténticas certificadas del presente Convenio a todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.

Artículo 18

Envío a las Naciones Unidas

Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, el Secretario General remitirá el texto del Convenio a la Secretaría de las Naciones Unidas a efectos de registro y publicación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 19

Idiomas

El presente Convenio está redactado en un solo ejemplar original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, siendo cada texto igualmente auténtico.

HECHO EN LONDRES el día veintitrés de marzo de dos mil uno.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Convenio.

EL SUSCRITO COORDINADOR DEL GRUPO INTERNO DE TRABAJO DE TRATADOS DE LA DIRECCIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS INTERNACIONALES DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

C E R T I F I C A :

Que el texto que acompaña al presente Proyecto de Ley es copia fiel y completa del texto original en español del «*Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001*», adoptado en Londres el 23 de marzo de 2001, documento que reposa en los archivos del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de la Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales de este Ministerio y que consta en siete (7)

Dada en Bogotá, D.C., a los veintiocho (28) días del mes de marzo de dos mil veintidós (2022).

SERGIO ANDRÉS DÍAZ RODRÍGUEZ
Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Tratados

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL PROYECTO DE LEY POR MEDIO DEL CUAL SE APRUEBA EL «CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES, 2001», ADOPTADO EN LONDRES EL 23 DE MARZO DE 2001

Honorables Senadores y Representantes

En nombre del Gobierno Nacional y en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 150, numeral 16, 189, numeral 2 y 224 de la Constitución Política Colombiana, presentamos a consideración del Honorable Congreso de la República el proyecto de Ley "Por medio de la cual se aprueba el «*Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001*», adoptado en Londres el 23 de marzo de 2001"

I. INTRODUCCIÓN

Teniendo en cuenta que internacionalmente se ha reconocido la importancia de establecer una responsabilidad objetiva para todos los tipos de contaminación por hidrocarburos, que esté vinculada a una limitación adecuada, a nivel nacional se ha reconocido dentro del ordenamiento jurídico por medio de la Ley 523 de 1999, los protocolos que enmiendan el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1992 y el Convenio Internacional sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1992. Estos garantizan la indemnización de las personas que sufren daños derivados de la contaminación resultante únicamente de fugas o descargas de hidrocarburos transportados a granel por vía marítima.

En este mismo sentido, Colombia hace parte del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos suscrito en 1990 y del Protocolo sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra los Sucesos de Contaminación por Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas de 2000, que evidencian el compromiso del Estado Colombiano con la protección del medio marino en relación con sucesos de contaminación por hidrocarburos.

No obstante, en Colombia no existen instrumentos suficientes que permitan determinar las cuestiones relativas a la responsabilidad y que ofrezcan una adecuada indemnización en todos los escenarios de contaminación por hidrocarburos, y menos específicamente frente a la que proviene de los hidrocarburos utilizados para la propulsión de los buques. En este sentido, surge la necesidad de adoptar e implementar medidas complementarias para garantizar el pago de una indemnización apropiada y expedita en el caso de los daños que se generan como consecuencia de la contaminación por hidrocarburos utilizados para la propulsión de los buques, como lo es este Convenio.

II. JUSTIFICACIÓN

Este Convenio pretende que, al presentarse un derrame de hidrocarburos, específicamente de aquellos que son utilizados como combustible de buques, exista un régimen claro de responsabilidad y un sistema de reparación que se materialice en la obligación de mantener un seguro u otro tipo de garantía financiera, con el fin de asegurar la reparación de los perjuicios ocasionados a las víctimas de los correspondientes siniestros.

Así mismo, permite cumplir con la obligación de los Estados de prevenir, reducir y controlar la contaminación al medio marino, debido a que el objetivo del Convenio es garantizar el pago de una adecuada, pronta y efectiva indemnización a las víctimas de este tipo de contaminación.

Es importante resaltar que este Instrumento comparte los principios y la mayoría de las definiciones y contempla las mismas previsiones y mecanismos de responsabilidad con el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, y con el Convenio internacional sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, aprobados por la Ley 523 de 1999, por lo que se puede apreciar que es una norma que es compatible con el ordenamiento colombiano.

La adhesión a este Convenio permitirá un fortalecimiento del sistema jurídico nacional en materia de responsabilidad civil e indemnización. Adicionalmente, desarrollará el principio que rige la responsabilidad en materia ambiental, según el cual, el sujeto que causa un daño al ambiente debe indemnizarlo. Además, permite al Estado garantizar la prestación del servicio público de saneamiento ambiental, obligación que es de rango constitucional y que se puede satisfacer al adoptar "medidas que sirvan para enfrentar situaciones de siniestros y por lo menos compensen las pérdidas individuales y el detrimento patrimonial de las personas que se ven afectadas", según la sentencia de la Corte Constitucional C-426 de 2000.

III. ESTADO DEL CONVENIO

Este convenio entró en vigor a nivel internacional el 21 de noviembre de 2008 y actualmente cuenta con 102 Estados Parte y con una flota que representa el 95.08% del tonelaje mundial, lo que demuestra la importancia internacional de este mecanismo.

IV. OBLIGACIONES TRAS LA ADOPCIÓN

Los principales requerimientos que exigiría el Convenio para Colombia son:

1. El propietario inscrito de un buque de arqueo bruto superior a 1.000 matriculado en un Estado Parte tendrá la obligación de mantener un seguro u otra garantía financiera, tal como la garantía de un banco o entidad financiera similar, que cubra la responsabilidad del propietario inscrito por los daños debidos a contaminación, por una cuantía igual a la de los límites de responsabilidad establecidos por el régimen de limitación nacional o internacional aplicable.

    - Este amparo es usualmente realizado por los Clubes Internacionales de Protección e Indemnización, en caso de no existir en el Estado una entidad financiera o un banco que esté dispuesto a otorgar este tipo de garantías a los buques que lo requieran.

    - La Autoridad Marítima Nacional deberá expedir una resolución donde se desarrolle esta obligación para las naves.

2. A cada buque se le expedirá un certificado que atestigüe que el seguro u otra garantía financiera está en vigor, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio. En todos los casos, el Estado debe garantizar plenamente la integridad y exactitud del certificado expedido y se comprometerá a garantizar los medios necesarios para cumplir esa obligación.

    - Es responsabilidad del Estado expedir el certificado de la existencia de este seguro, para lo cual podrá autorizar a una institución o a una organización reconocida por él a que expida el certificado. Siendo así, la Autoridad Marítima Nacional deberá

determinar quién expedirá el certificado y el contenido y requisitos del mismo para que se cumpla lo estipulado en el Convenio.

- Existe también la posibilidad de que el Estado expida este certificado por un medio electrónico al que puedan acceder todos los Estados Parte, siempre y cuando notifique que así lo va a hacer. En consecuencia, después de determinar quién expedirá el certificado se deberá establecer si éste se hará en medio impreso o en medio electrónico teniendo en cuenta lo que implica cada uno de los métodos.

- Es potestativo del Estado determinar si la obligación de tener un seguro o garantía se aplicará, o no, a los buques que operen exclusivamente en la zona de ese Estado. Este punto debe ser decidido basado en un Estudio que determine la necesidad de exigir este certificado a las naves que naveguen dentro del Estado colombiano teniendo en cuenta el riesgo ambiental y porcentaje de peligrosidad que éstas puedan representar para el mismo Estado.

3. El certificado se llevará a bordo del buque, y se depositará una copia que estará en poder de las autoridades encargadas del registro de matrícula del buque.

    - La implicación de esta obligación es que la Autoridad Marítima Nacional deberá llevar un registro claro, completo y sistemático de los certificados que tienen las naves matriculadas en Colombia.

4. Los certificados expedidos o refrendados con la autoridad de un Estado Parte serán aceptados por los otros Estados Parte a los efectos del presente Convenio y serán considerados por estos últimos con la misma validez que los certificados expedidos o refrendados por ellos, incluso si se han expedido o refrendado con respecto a un buque no matriculado en un Estado Parte.

    - De esta obligación, se deduce que debe quedar claro para el Estado colombiano que así como los certificados expedidos por Colombia suponen validez internacional, los certificados expedidos por los demás Estados Parte del Convenio presentados por las naves abanderados por otros Estados, también la adquieren.

5. Un Estado Parte no permitirá operar en ningún momento a ningún buque que enarbole su pabellón y que esté sujeto a lo dispuesto en el presente artículo, a menos de que se le haya expedido un certificado apropiado.

    - Esto representa una obligación de control por parte del Estado colombiano frente a los buques que matricule, para asegurarse de que cumplan con los requisitos exigidos por este Convenio, en lo referente al seguro o garantía y para impedir la circulación de los buques que no cuenten con este requisito.

6. De conformidad con su legislación nacional, Cada Estado Parte se asegurará de que todo buque de arqueo bruto superior a 100 que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, o que arribe a una instalación mar adentro situada en su mar territorial o salga de ella, esté cubierto por un seguro u otra garantía, sin importar el lugar de su matricula.

    - Por medio de este artículo se genera la obligación para la Autoridad Marítima Nacional de expedir la norma respectiva por medio de la cual se obligue a toda nave que ingrese a territorio de jurisdicción colombiana, a poseer y mostrar este certificado. Así mismo, se genera la obligación para la Autoridad Marítima Nacional de revisar y controlar que estas naves en efecto posean un certificado que cumpla con los requisitos determinados por el Convenio.

7. El Estado Parte garantizará que sus tribunales tengan jurisdicción para conocer de las demandas de indemnización contempladas en el presente Convenio.

    - De acuerdo con el artículo 9 del Convenio "Cuando un suceso haya ocasionado daños debidos a contaminación en el territorio, incluido el mar territorial, de uno o más Estados Parte, (...) las reclamaciones de indemnización contra el propietario del buque, el asegurador o cualquier otra persona que proporcione la garantía para cubrir la responsabilidad del propietario del buque sólo podrán promoverse ante los tribunales de esos Estados Partes". Lo anterior indica que la jurisdicción en este tipo de escenarios recae en el Estado donde se presentaron los sucesos. En consecuencia, se debe garantizar que los tribunales colombianos estén en capacidad de entender y aplicar las disposiciones de este Convenio, requisito que el actual estado de la jurisdicción colombiana ya cumple.

8. Todo fallo dictado por un tribunal con jurisdicción es de obligatorio cumplimiento en el territorio del Estado de origen, siempre que ya no esté sujeto a procedimientos ordinarios de revisión, y el mismo deberá ser reconocido en cualquier otro Estado Parte.

9. Ninguna de estas actividades cambia las obligaciones financieras existentes para las partes involucradas, la carga administrativa de la inmediación y vigilancia del cumplimiento de ostentar una garantía financiera por parte del Armador estaría a cargo de las funciones que actualmente la Dirección General Marítima realiza en su rol como Estado de Abanderamiento (EB) y Estado Rector del Puerto (ERP), a través de sus procesos Misionales, Gerenciales y de Apoyo.

V. Otras consideraciones

a. Concepto Propietario del Buque

Es necesario que se genere claridad frente al hecho de que el concepto del "propietario del buque" en los casos en que sea aplicable este Convenio se extiende al propietario inscrito, al fletador a casco desnudo, al gestor naval, y al armador de buque. Esto es relevante teniendo en cuenta que actualmente existen varios sujetos sobre los cuales recae la responsabilidad, a diferencia de lo que establecía el Convenio CLC. De la misma manera, el Convenio indica que la responsabilidad recae no sólo sobre el propietario inscrito, sino también sobre todas las personas involucradas en la explotación del buque, quienes deben responder solidariamente por todo lo que disponga este Convenio.

b. No aplicación a Buques de Guerra, buques de la armada u otros que correspondan al Estado.

En el artículo 4 numeral 2 se indica que las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a los buques de guerra, buques auxiliares de la armada u otros buques cuya propiedad esté en cabeza del Estado o destinados a servicios no comerciales del Gobierno.

No obstante, conforme al numeral 4 del artículo en comento, el Estado Parte podrá decidir aplicar el presente Convenio a sus buques de guerra, buques auxiliares de la armada u otros buques cuya exploración y explotación correspondan a un Estado, siempre y cuando notifique al Secretario General especificando las modalidades y condiciones de dicha aplicación.

Este punto debe ser definido por el Ministerio de Defensa y por la Armada Nacional a partir de un estudio detallado de las normas actuales del ordenamiento jurídico colombiano y de las implicaciones que esto tendría en sus buques. Lo anterior, ya que cumpliéndose los requisitos del artículo 4 numeral 3, aplicarían las normas de jurisdicción determinadas en el Convenio y en ese sentido, el Estado

tendría que renunciar a todos los medios de defensa en que pudiera ampararse por su condición de Estado soberano y adicionalmente, tendría implicaciones en el presupuesto del sector.

c. Consideraciones sobre actividades marítimas en relación con el presente Convenio.

Según el Decreto 2324 de 1984, la Dirección General Marítima y sus capitanías de puerto tienen como función la aplicación, coordinación, fiscalización y cumplimiento de las normas nacionales e internacionales tendientes a la preservación y protección del medio marino.

Igualmente, según el Decreto en mención, esta Dirección tiene como obligación adelantar y fallar las investigaciones por siniestros marítimos y/o por contaminación del medio marino de su jurisdicción e imponer las sanciones correspondientes.

En consecuencia, en caso de presentarse un derrame de hidrocarburos, específicamente de aquellos que son utilizados como combustible de buques, debe contarse con un régimen claro de responsabilidad, un sistema de reparación y un ordenamiento jurídico que optimice la conservación, preservación y protección del medio marino.

Una vez analizado el contexto nacional e internacional del Convenio que nos ocupa en esta exposición de motivos, se considera de gran utilidad acogerse mediante su ratificación a "El Convenio Internacional sobre la Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por los Hidrocarburos para Combustible de los Buques- BUNKERS, 2001". En este sentido, la aprobación de este instrumento internacional contribuirá al fortalecimiento de la función de la administración marítima para promover el desarrollo de la economía a través del afianzamiento de la seguridad marítima, la facilitación del transporte marítimo en todo su espectro, y la protección del medio marino.

Realizando el estudio comparado de la legislación nacional y lo dispuesto por el Convenio podemos señalar que en ningún caso nuestra legislación rebasa la normativa internacional de los honorables senadores y representantes

d. Relación con la Ley 2133 de 2021 (Ley de Abanderamiento).

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

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

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

instrumentos que materializan la seguridad en la navegación, la seguridad de la vida humana en el mar y protección del medio marino, como ejes principales de la Organización Marítima Internacional.

e. Impacto Fiscal

En relación con el análisis del impacto fiscal del proyecto de ley, el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 establece expresamente lo siguiente:

> "*Artículo 7º. Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.*
> *Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.*
> *El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.*
> *Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberán contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.*
> *En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces*".

Frente a lo anterior, debe señalarse que, realizado un análisis del alcance de las disposiciones contenidas en la propuesta del proyecto ley, no se ordenan gastos específicos ni se establecen beneficios tributarios en los términos de la precitada Ley 819 de 2013. Lo anterior, toda vez que la adhesión a dicho Instrumento, no modifica ninguna de las obligaciones financieras existentes, teniendo en cuenta que la carga administrativa estaría a cargo de las funciones de la Dirección General Marítima a través de las figuras de Estado de Abanderamiento (EB) y Estado Rector del Puerto (ERP).

Por las anteriores consideraciones, el Gobierno Nacional, a través de la Ministra de Relaciones Exteriores y el Ministro de Defensa Nacional, solicita al Honorable Congreso de la República aprobar el Proyecto de Ley "Por medio de la cual se aprueba el «*Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001*», adoptado en Londres el 23 de marzo de 2001".

De los Honorables Congresistas

MARTHA LUCÍA RAMÍREZ BLANCO
Ministra de Relaciones Exteriores

DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE
Ministro de Defensa Nacional

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 29 del mes 07 del año 2022

se radicó en este despacho el proyecto de ley

No. 075 Acto Legislativo N°. _____, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales

por: Dra. Martha Lucía Ramírez y Diego Andrés

Molano Aponte.

SECRETARIO GENERAL

RAMA EJECUTIVA DEL PODER PÚBLICO

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

BOGOTÁ, D.C., 25 JUL 2022

AUTORIZADO. SOMÉTASE A LA CONSIDERACIÓN DEL HONORABLE CONGRESO DE LA REPÚBLICA PARA LOS EFECTOS CONSTITUCIONALES

(FDO.) IVÁN DUQUE MÁRQUEZ

MINISTRA DE RELACIONES EXTERIORES

(FDO.) MARTHA LUCÍA RAMÍREZ BLANCO

DECRETA

ARTÍCULO PRIMERO: Apruébese el «*Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001*», adoptado en Londres el 23 de marzo de 2001.

ARTÍCULO SEGUNDO: De conformidad con lo dispuesto en la Ley 7° de 1944, el «*Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001*», adoptado en Londres el 23 de marzo de 2001, que por el artículo primero de esta Ley se aprueba, obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo

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

Dada en Bogotá, D.C., a los

Presentado al honorable Congreso de la República por la Ministra de Relaciones Exteriores y el Ministro de Defensa Nacional.

MARTHA LUCÍA RAMÍREZ BLANCO
Ministra de Relaciones Exteriores

DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE
Ministro de Defensa Nacional

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 29 del mes 07 del año 2022 .

se radicó en este despacho el proyecto de /

N°. 075 Acto Legislativo N°. _____ .con todo /

cada uno de los requisitos constitucionales y legales

por: Dra. Martha Lucia Ramirez Blanco y

Diego Andres Malo Aponte

SECRETARIO GENERAL

* * *

LEY 424 DE 1998

(enero 13)

por la cual se ordena el seguimiento a los convenios internacionales suscritos por Colombia.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. El Gobierno Nacional a través de la Cancillería presentará anualmente a las Comisiones Segundas de Relaciones Exteriores de Senado y Cámara, y dentro de los primeros treinta días calendario posteriores al período legislativo que se inicia cada 20 de julio, un informe pormenorizado acerca de cómo se están cumpliendo y desarrollando los Convenios Internacionales vigentes suscritos por Colombia con otros Estados.

Artículo 2º. Cada dependencia del Gobierno nacional encargada de ejecutar los Tratados Internacionales de su competencia y requerir la reciprocidad en los mismos, trasladará la información pertinente al Ministerio de Relaciones Exteriores y este, a las Comisiones Segundas.

Artículo 3º. El texto completo de la presente ley se incorporará como anexo a todos y cada uno de los Convenios Internacionales que el Ministerio de Relaciones Exteriores presente a consideración del Congreso.

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

El Presidente del honorable Senado de la República.

Amylkar Acosta Medina.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Pedro Pumarejo Vega.

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

Carlos Ardila Ballesteros.

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,

Diego Vivas Tafur.

REPUBLICA DE COLOMBIA-GOBIERNO NACIONAL

Publíquese y ejecútese.

Dada en Santa Fe de Bogotá, D. C., a 13 de enero de 1998.

ERNESTO SAMPER PIZANO

La Ministra de Relaciones Exteriores,

María Emma Mejía Vélez.

* * *

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
SENADO DE LA REPÚBLICA

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARIA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 29 de Julio de 2022

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.075/22 Senado **"POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL«CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINIACIÓN PORL OS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES, 2001» , ADOPTADO EN LONDRES EL 23 DE MARZO DE 2001"**, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaria General del Senado de la República por la MINISTRA DE RELACIONES EXTERIORES, DRA. MARTHA LUCIA RAMIREZ BLANCO; MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL, DR. DIEGO ANDRES MOLANO APONTE. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **SEGUNDA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 29 DE 2022

De conformidad con el informe de Secretaria General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión **SEGUNDA** Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

Proyectó: Sarly Novoa
Revisó: Dra. Ruth Luengas Peña