



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 1470

Bogotá, D. C., lunes, 21 de noviembre de 2022

EDICIÓN DE 10 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## SENADO DE LA REPÚBLICA

### PONENCIAS

#### INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 36 DE 2022 SENADO – NÚMERO 185 DE 2022 CÁMARA

*por el cual se otorga al municipio de Manizales (Caldas) la categoría de Distrito Especial Eje del conocimiento.*

**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN SENADO**  
**Proyecto de Acto Legislativo N° 36 de 2022 Senado –**  
**No 185 de 2022 Cámara**

**“Por el cual se otorga al municipio de Manizales (Caldas) la categoría de Distrito Especial Eje del conocimiento”**

**I. Trámite de la iniciativa:**

El Proyecto de Acto Legislativo N° 36 de 2022 Senado - 185 de 2022 Cámara - Primera Vuelta- “Por el cual se otorga al municipio de Manizales (Caldas) la categoría de Distrito Especial Eje del conocimiento”, se presentó por primera vez a consideración del Congreso de la República, con fecha de radicación del 07 de septiembre de 2022 y origen en Cámara de Representantes.

Fue designado como ponente el Representante a la Cámara Juan Sebastián Gómez González, por el departamento de Caldas. La iniciativa fue aprobada por unanimidad en la Comisión Primera Constitucional Permanente el día 11 de octubre de 2022 y por la plenaria de la Cámara de Representantes el día 08 de noviembre de 2022, también de forma unánime. Durante el segundo debate, fueron presentadas las siguientes proposiciones:

La Representante Elizabeth Jay-Pang solicitó la inclusión de un enfoque para las minorías étnicas en la constitución del distrito especial. En el mismo sentido, el Representante a la Cámara por la circunscripción indígena, Norman Bañol, solicitó un enfoque diferencial para los indígenas y afrodescendientes.

Por otra parte, el Representante a la Cámara Octavio Cardona, por el departamento de Caldas, presentó proposición para que los proyectos de financiación del distrito especial eje del conocimiento, estén asociados al aprendizaje, la investigación, el conocimiento, el emprendimiento y la innovación. Finalmente, la Representante a la Cámara Alexandra Vásquez Ochoa, por el departamento de Cundinamarca, solicitó la inclusión de un artículo nuevo relacionado con la adición de un inciso al artículo 328 de la Constitución Política, señalando: La ciudad de Manizales se organiza como Distrito Especial Eje del Conocimiento.

Se precisa en este punto, que todas las proposiciones presentadas fueron avaladas por los autores y ponentes y fueron aprobadas unánimemente por la plenaria de la Cámara de Representantes, junto con el texto integral del proyecto de Acto Legislativo.

En su tránsito al Senado de la República, la mesa directiva de la Comisión Primera Constitucional Permanente designó al Senador Fabio Raúl Amín Saleme, quien presenta sin modificaciones el texto del informe de ponencia.

**II. Objeto:**

Este proyecto de Acto Legislativo otorga al municipio de Manizales (Caldas) la categoría de Distrito Especial Eje del conocimiento, con el fin de ofrecer las herramientas para el desarrollo de los objetivos de ciencia, tecnología e innovación en la ciudad.

Entre los objetivos a desarrollar, se plantea la creación de un fondo de desarrollo distrital, bien sea de economía mixta u otra figura establecida posteriormente por la ley, dirigido al financiamiento de los proyectos y la constitución de una ciudad eje del conocimiento en Colombia, a través del trabajo tripartito entre las entidades públicas competentes en ciencia, tecnología e innovación, el sector privado y las instituciones académicas y de educación superior.

**III. Justificación:**

Este Proyecto de Acto Legislativo responde al interés que ha mostrado la ciudad de Manizales de convertirse en Distrito Especial, con las ventajas que ofrece en términos de autonomía, recaudo y distribución de recursos. Otorgar al municipio de Manizales la categoría de Distrito Especial Eje del Conocimiento permitirá:

- Suscribir Convenios o Contratos Plan.
- Suscribir convenios o contratos plan con el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), para desarrollar Observatorios de Mercado Inmobiliario.
- Disponer de las atribuciones de carácter especial y diferenciado, en lo relacionado con el manejo, uso, preservación, recuperación, control y aprovechamiento de recursos y de los bienes de uso público o que forman parte del espacio público, como: infraestructura existente y a mejorar, desarrollo y crecimiento turístico, ecoturístico, cultural, la promoción, fomento y desarrollo de la vocación industrial, el fortalecimiento de la actividad portuaria y el aprovechamiento racional de la biodiversidad.

Tales atribuciones estarán sujetas a las disposiciones y reglamentaciones que expidan los órganos y autoridades distritales encargadas de tales asuntos, sin perjuicio de la competencia que normativamente ha sido asignada a la Dimar, al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, al Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, al Ministerio de Cultura Nacional, al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, al Ministerio de Transporte e instituciones relacionadas.

- Además, la ciudad tendrá derecho a solicitar que los dineros recaudados en el territorio distrital por los departamentos, en razón de impuestos, tasas y contribuciones sean invertidos preferencialmente en ellos.

**IV. Alcance de la propuesta:**

Los autores y ponentes de esta iniciativa, reconocen la necesidad de evitar dificultades de impacto fiscal implícitas en la constitución de los distritos especiales, particularmente en lo relacionado con la división del territorio en localidades y la necesidad de asignar una estructura de gobierno local con juntas administradoras locales – JAL, que implican un esfuerzo presupuestal que debe ser analizado en cada caso en el que un municipio desee convertirse en un distrito especial. Se trata de costos previsible, que en todo momento son advertidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público en el trámite legislativo de los proyectos de esta naturaleza.

De forma especial, esta iniciativa congresional reconoce que elevar la categoría de Manizales como distrito especial eje del conocimiento, no debe implicar un esfuerzo presupuestal adicional o la división del territorio. Es decir, que la propuesta consiste en que Manizales no esté obligada a efectuar ajustes que aumenten sus costos administrativos ni a dividir el territorio del distrito en localidades.

El trámite legislativo escogido a través de un proyecto de Acto Legislativo para elevar la categoría de Manizales a distrito especial eje del conocimiento, se justifica de manera preferente frente al procedimiento que contempla la ley 1617 de 2013 sobre la creación de distritos especiales, en razón de la inoperancia que sobre la propuesta tienen las disposiciones del Capítulo IV sobre localidades, Capítulo V sobre alcaldes locales, Capítulo VI sobre juntas administradoras locales y Capítulo VII sobre fondos de desarrollo local.

Esta iniciativa establece que la ley podrá crear mecanismos adicionales a los existentes para el fomento y promoción del desarrollo del distrito, habilitando así mismo, la creación de un fondo de desarrollo (que sustituya para este caso particular al contemplado en el Capítulo VII de la ley 1617 de 2013 sobre los fondos de desarrollo local), bien sea de economía mixta u otra figura establecida por la ley, cuyo objetivo es la consolidación de Manizales como distrito especial eje del conocimiento, con la participación de las entidades públicas, el sector privado y el sector académico y científico.

**V. Manizales eje del conocimiento:**

**a) Educación superior:**

La ciudad tiene una tasa de cobertura bruta en educación superior del 55,7%, casi dos puntos porcentuales por encima de la tasa nacional, mientras que la tasa de tránsito inmediato a educación superior se ubica en el 36,6%, por debajo del consolidado nacional.

**Matrícula de Educación Superior (2015 – 2021)**

Nivel académico	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Pregrado	41.727	44.326	44.464	45.407	44.542	44.147	41.764
Posgrado	4.864	5.159	5.693	5.863	6.038	5.463	4.707
<b>Total General</b>	<b>46.591</b>	<b>49.485</b>	<b>50.157</b>	<b>51.270</b>	<b>50.580</b>	<b>49.610</b>	<b>46.471</b>

FUENTE: MEN (SNIES)

La ciudad es un destino importante para estudiantes de Nariño, Risaralda, Valle del Cauca y Tolima, especialmente. Estos cuatro departamentos participan con casi el 60% de la matrícula foránea.

El departamento no solo se destaca por su vocación universitaria, sino también por brindar diversas oportunidades de formación a la población que opta por continuar con educación terciaria.

La distribución muestra que, en el año 2021, en Caldas, de cada 100 estudiantes de educación superior, 69 fueron universitarios, 21 cursaron educación técnica o tecnológica y 10 cursaron un posgrado. Vale la pena mencionar que esta composición tiene una tendencia estructural con muy poca variación entre años.

El departamento anualmente logra graduar un promedio de 10.500 estudiantes en todos los niveles de formación, reflejo de la vocación universitaria de la capital del departamento. El 75,5% de los graduados lo hicieron en pregrado y el 24,5% corresponde a graduados de posgrado.

**b) Mercado laboral:**

El Departamento ha dado pasos importantes en aumentar el nivel de formación de su sociedad, logrando que la población económicamente activa aumente la proporción de personas con niveles de educación superior o universitaria en la última década.

La tasa de vinculación al mercado laboral de recién graduados supera el 72% para graduados de programas de pregrado y sube progresivamente para graduados con especialización (87,6%), maestría (93,7%) y doctorado (96,7%).

Sin embargo, para los tecnólogos es apenas del 56,7% y para los técnicos profesionales del 16,8%, según cifras de 2021.

**Vinculación al mercado laboral de recién graduados (2015 – 2021)**

Nivel de Formación	Vinculación 2015 (Graduados 2014)	Vinculación 2016 (Graduados 2015)	Vinculación 2017 (Graduados 2016)	Vinculación 2018 (Graduados 2017)	Vinculación 2019 (Graduados 2018)	Vinculación 2020 (Graduados 2019)
Técnica Profesional	39,7%	31,7%	28,1%	28,2%	19,5%	16,8%
Tecnológica	75,3%	72,3%	71,5%	68,9%	67,5%	56,7%
Universitaria	84,3%	83,5%	81,0%	80,5%	77,0%	72,0%
Especialización	95,6%	94,6%	93,3%	93,0%	91,4%	87,6%
Maestría	97,8%	97,4%	96,9%	97,0%	95,8%	93,7%
Doctorado	93,3%	100,0%	98,0%	82,9%	98,4%	96,7%

Fuente: MEN - OLE

Aunque la ocupación de la población joven con título de educación superior es alta, el ingreso base de cotización revela que, en promedio, los estudiantes graduados de un programa técnico profesional, y tecnológico, son remunerados con una diferencia apenas por encima de un salario mínimo. Frente a los universitarios, la diferencia del ingreso base de cotización es apenas de medio salario mínimo.

Los graduados con mayor nivel de cualificación tienen un ingreso base de cotización más alto, no obstante, se observa que en 2020 este ingreso disminuyó.

**Ingresos Base de Cotización estimado de los recién graduados según máximo nivel de formación (2018 – 2020)**

Nivel de Formación	Vinculación 2018 (Graduados 2017)	Vinculación 2019 (Graduados 2018)	Vinculación 2020 (Graduados 2019)
Técnica Profesional	Entre 1 y 1,5 SMMLV	Entre 1 y 1,5 SMMLV	Entre 1 y 1,5 SMMLV
Tecnológica	Entre 1 y 1,5 SMMLV	Entre 1 y 1,5 SMMLV	Entre 1 y 1,5 SMMLV
Universitaria	Entre 1,5 y 2 SMMLV	Entre 1,5 y 2 SMMLV	Entre 1,5 y 2 SMMLV
Especialización	Entre 3 y 3,5 SMMLV	Entre 2,5 y 3 SMMLV	Entre 2,5 y 3 SMMLV
Maestría	Entre 4 y 4,5 SMMLV	Entre 4 y 4,5 SMMLV	Entre 3,5 y 4 SMMLV
Doctorado	Entre 8 y 9 SMMLV	Entre 7 y 8 SMMLV	Entre 6 y 7 SMMLV

Fuente: MEN - OLE

**c) Inversión en ciencia y tecnología:**

De acuerdo con el informe de resultados de la Fase I de la Misión de Sabios por Caldas- 2020-2021, la inversión en Ciencia, Tecnología e Innovación en Caldas aún es baja. A la fecha, el Ministerio de Ciencias reporta que del total de inversión nacional, Caldas tiene solamente un 0,5% en ciencia y tecnología.

El Departamento de Caldas cuenta con 168 grupos de investigación que representan el 2,9% de los grupos de investigación registrados en el país, donde de los 630 investigadores reconocidos por el Ministerio de Ciencias en el departamento, 339 tienen doctorado, 205 maestría, 5 especialización médica, 9 especialización, y 12 pregrado.

Para el año 2020, el Departamento contó con 30 patentes concedidas, 20 en concesión y 1 con diseño industrial, todas provenientes de Instituciones de Educación Superior.

**d) Competitividad:**

En el Índice de Competitividad Departamental, Caldas se destaca en el puesto No. 7, jalonado entre otros pilares, por el pilar de innovación, en el que ocupa la tercera posición luego de Bogotá D.C y Antioquia. El departamento además ocupa el segundo lugar de la medición en los indicadores de investigación de alta calidad, revistas indexadas en pubindex, investigadores per cápita y modelos de utilidad.

El subpilar 'investigación de alta calidad' incluye indicadores de número de grupos de investigación reconocidos, publicaciones en revistas de alta calidad, así como los recursos humanos y presupuestales para la investigación. Tan solo el 39% de los departamentos (13 de 33) se encuentran por encima del promedio nacional. La brecha en el subpilar de investigación de alta calidad es sobresaliente, muestra de ello es que Bogotá registra un puntaje de 8,95, en el segundo lugar Caldas obtiene 6,42 y el 61 % de los departamentos están por debajo de 2,78.

De igual manera, Manizales su capital, en el índice de Competitividad de Ciudades, se ubica en el puesto No. 6. Se destaca en el pilar de educación superior y formación para el trabajo con una calificación de 7,72 sobre 10. Manizales AM avanza en tres posiciones y ocupa la primera posición del pilar. Esta área metropolitana lidera el subpilar de calidad de la educación superior gracias al buen desempeño en el indicador de cobertura de instituciones de educación superior con acreditación de alta calidad, en el que ocupa el segundo puesto a nivel nacional, con una puntuación de 9,48 sobre 10. Así mismo, se destaca en el indicador calidad de los docentes de educación superior, ocupando la tercera posición entre las 32 ciudades evaluadas.

**e) Aprendizaje del Sistema Universitario de Manizales (SUMA):**

El Sistema Universitario de Manizales (SUMA) es una alianza entre las 6 principales universidades de la ciudad que trabajan permanentemente en la generación de esfuerzos conjuntos de cooperación hacia la ejecución de proyectos de investigación, formación y extensión.

La alianza SUMA es altamente beneficiosa para la comunidad, pues la integración de recursos humanos, técnicos y físicos con que cuenta cada universidad, genera mayor calidad, cobertura y eficiencia para el cumplimiento de sus objetivos. El Sistema Universitario de Manizales está constituido por: Universidad Nacional de Colombia, sede Manizales; Universidad de Caldas; Universidad Católica Luis Amigó; Universidad Católica de Manizales; Universidad Autónoma de Manizales y Universidad de Manizales.

Otras iniciativas importantes de destacar en la ciudad es el Programa Universidad en Tu Colegio, a cargo de la Fundación Luker, el cual facilita el acceso a programas de formación técnica y tecnológica a jóvenes de colegios oficiales con Universidades e Instituciones para el trabajo y el desarrollo humano de la región. Los programas son pertinentes a las necesidades del sector empresarial y se desarrollan mientras los estudiantes cursan grado 10° y 11° en contrajornada en los colegios, pues los profesores universitarios se desplazan a éstos.

Para la zona rural, se tiene el Programa Universidad en el Campo que se desarrolla a través de una alianza público-privada con el objetivo de facilitar el acceso a programas de formación técnica y tecnológica a jóvenes de las zonas rurales del departamento, desarrollados mientras los estudiantes cursan grado 10° y 11°, sin la necesidad de salir de su entorno, pues los profesores universitarios se desplazan hacia las instituciones educativas.

**f) Reconocimiento UNESCO de Manizales como ciudad del aprendizaje (2019):**

Manizales fue reconocida como una Ciudad del aprendizaje por la UNESCO, ya que además de tener diferentes universidades con acreditación de alta calidad, tiene un Sistema Universitario (SUMA) que facilita la cooperación entre las instituciones de educación superior y los procesos formativos, investigativos, administrativos y de proyección que en ellas se realizan.

**g) Propuesta del Presidente Gustavo Petro: Manizales: Ciudad cerebro de Colombia, para una sociedad y una economía del conocimiento:**

El pasado 3 de septiembre durante la visita del señor Presidente de la República, Dr. Gustavo Petro a la ciudad de Manizales, se planteó por parte de él, la posibilidad de que la capital Caldense fuera, según sus palabras: "el cerebro" de Colombia; para que de esta manera la ciudad girara en torno a una construcción

de política pública educativa con los más altos estándares, enfocada al fortalecimiento de las ciencias del conocimiento y la construcción de una economía de innovación, emprendimiento y ciencia, que sirviera de ejemplo al país.

En Palabras del Señor Presidente se refirió así a esta idea: "Yo les propongo — lo discutirán ustedes en el proceso de diálogo regional— que esto sea como una misión (...) que conjugue el Estado, los sectores privados, el pueblo mismo, en un objetivo común, que es: Manizales cerebro de Colombia". Dijo el Mandatario en el marco del Diálogo Regional efectuado en la capital del departamento de Caldas.

De esta manera, y con base en la propuesta del Presidente, y en lo que seguro, girara las conversaciones de cara a la construcción del Plan Nacional de Desarrollo y su capítulo para Caldas y el eje cafetero, esta iniciativa es armónica y coherente con la planificación territorial que pretende aprovechar el potencial humano y las ventajas comparativas y competitivas que hacen de Manizales una ciudad universitaria con altas capacidades académicas y técnicas.

**VI. Circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés – artículo 291 de la Ley 5 de 1992**

Con base en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, según el cual "El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286 ley 5 de 1992. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar".

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

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

**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. (Negrilla propia)**

*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 participe en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...)" (Subrayado y negrilla fuera de texto).*

En el mismo sentido, ha manifestado ya la Honorable Corte Constitucional, que el inevitable interés político que subyace a una reforma constitucional, al concurrir con los intereses generales, no configura un conflicto de interés:

En sentencia C 294 de 2021, estableció lo siguiente:

*"La regla general es que no cabe plantear impedimentos o recusaciones por conflicto de intereses con motivo del trámite de una reforma constitucional; estas figuras únicamente son procedentes en casos excepcionales en los que aparece claramente demostrada la existencia de un interés privado concurrente en cabeza de un miembro del Congreso. Como por regla general las reformas constitucionales afectan por igual a todos los colombianos, independientemente de su condición o no de parlamentario, es inusual que algún congresista se encuentre particularmente privilegiado o perjudicado por un Acto Legislativo, y que, por lo mismo, de él se predique un conflicto de intereses. No se deben confundir, de un lado, los intereses políticos - inevitables en el ámbito parlamentario y sobre todo cuando se trata de reformar la Constitución- los cuales pueden concurrir con los intereses generales, con los denominados intereses meramente privados que, de otro lado, sí están excluidos por la figura del conflicto de intereses -tales como los intereses económicos particulares del congresista o los intereses meramente personales y subjetivos de orden no político-. De admitirse que los intereses políticos a favor o en contra de una reforma constitucional inhiben a los congresistas de participar en su tramitación, muchas normas de la Carta se tornarían irreformables o pétreas, como por ejemplo todas las normas sobre el Congreso de la República, las elecciones, los partidos, la relación entre el gobierno y la oposición y las entidades territoriales"*

De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que, para la discusión y aprobación de este Proyecto de Acto Legislativo, no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Honorables Congresistas, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

**VII. Conclusión:**

La educación superior ha sido un rasgo distintivo de la ciudad de Manizales desde hace más de 40 años. Esta distinción fue reconocida por la UNESCO al nombrarla una Ciudad del aprendizaje en el año 2019. Manizales es una ciudad que, además de tener diferentes universidades con acreditación de alta calidad, tiene un Sistema Universitario (SUMA) que facilita la cooperación entre las

instituciones de educación superior y los procesos formativos, investigativos, administrativos y de proyección que en ellas se realizan.

La vocación universitaria de la ciudad la confirman además las cifras. Anualmente tiene alrededor de 46 mil estudiantes, aproximadamente la mitad de ellos proveniente de otras partes del país e incluso del extranjero. Las cinco universidades con domicilio en la ciudad cuentan con acreditación de alta calidad, tiene el más alto índice de docentes con doctorado por millón de habitantes y se destaca en los diferentes índices de competitividad e innovación gracias a los resultados en pilares de educación superior e investigación de alta calidad.

Gracias a esta vocación, gran parte de la economía de la ciudad está relacionada con el sector universitario, el sector inmobiliario, de transporte, cultural, gastronómico, entre otros. Los diferentes informes de Manizales Como Vamos dan cuenta de la dinámica que representa este sector en la ciudad, con alrededor de \$200 mil millones generados por los estudiantes universitarios locales y foráneos, monto asociado a una canasta educativa diversa de los estudiantes, como el arrendamiento de vivienda, alimentación, transporte, ocio y recreación, entre otros.

**VIII. Proposición:**

Con fundamento en las razones aquí expuestas, proponemos de manera respetuosa a los Honorables Senadores de la Comisión Primera del Senado de la República dar primer debate al **Proyecto de Acto Legislativo N° 36 de 2022 Senado – No 185 de 2022 Cámara “Por el cual se otorga al municipio de Manizales (Caldas) la categoría de Distrito Especial Eje del Conocimiento”**, conforme al texto aprobado en Plenaria de Cámara de Representantes.

Atentamente,



**FABIO RAÚL AMÍN SALEME**  
Ponente

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE  
AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 75 DE 2022 SENADO**

*por medio del cual se aprueba el “Convenio internacional sobre la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques 2001”, adoptado en la sede de la Organización Marítima Internacional, en Londres de fecha marzo de 2001.*

<p>Bogotá D.C., noviembre 21 de 2022</p> <p>Senadora <b>GLORIA INES FLORES</b> <b>PRESIDENTA</b> <b>COMISIÓN SEGUNDA PERMANENTE CONSTITUCIONAL</b> Senado de la República</p> <p><b>Referencia:</b> Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 75/2022 Senado <b>“POR MEDIO DEL CUAL SE APRUEBA EL &lt;&lt; CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES 2001&gt;&gt;, ADOPTADO EN LA SEDE DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, EN LONDRES DE FECHA MARZO DE 2001.</b></p> <p>Respetada Presidenta,</p> <p>Conforme a la asignación realizada por la mesa directiva de la Comisión Segunda Constitucional Permanente como PONENTES para rendir informe correspondiente al proyecto de la referencia y en los términos de los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ta de 1992 y lo contenido en la Constitución Política de Colombia, rendimos ante la Comisión Segunda del Senado informe de ponencia Positiva para primer debate, de acuerdo con las condiciones que sobre la materia se expresan en su contenido.</p> <p>De los Honorables Senadores,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p><b>ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ</b> Senador de la República Coordinador Ponente</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><b>NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN</b> Senador de la República Ponente</p> </div> </div>	<p style="text-align: center;"><b>CONTENIDO DEL INFORME DE PONENCIA</b></p> <p>El presente informe de ponencia contiene 9 puntos fundamentales que hacen parte de su estructura así:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>I. Antecedentes de la iniciativa</li> <li>II. Objeto del convenio</li> <li>III. Consideraciones</li> <li>IV. Aspectos relevantes</li> <li>V. Justificación</li> <li>VI. Impacto fiscal</li> <li>VII. Contenido del convenio</li> <li>VIII. Análisis sobre posible conflicto de interés</li> <li>IX. Proposición</li> </ol> <p><b>I. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA</b></p> <p>El Proyecto de Ley No. 75/2022 Senado “POR MEDIO DEL CUAL SE APRUEBA EL &lt;&lt;CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES 2001&gt;&gt;, ADOPTADO EN LA SEDE DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, EN LONDRES DE FECHA MARZO DE 2001, constata de 19 artículos. Fue radicado por la Ex Ministra de Relaciones Exteriores Doctora Martha Lucía Ramírez Blanco y el Ex Ministro de Defensa Nacional Doctor Diego Andrés Molano Aponte, el pasado 29 Julio de 2022 en la Secretaría General del Senado de la República. Lo anterior, publicado en la Gaceta del Congreso No 906 del lunes 08 de agosto de 2022.</p> <p>Para la legislatura de 2022 – 2023, la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado de la República a través de su mesa directiva, mediante comunicación No. CSE-CS-CV19-0320-2022 del 1 de septiembre de 2022 asignó la ponencia para primer debate el proyecto en mención al Senador Antonio José Correa Jiménez fungiendo como coordinador y al Senador Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán como ponente.</p> <p>El proyecto de ley consta de tres artículos incluida la vigencia</p> <p><b>II. OBJETO DEL CONVENIO</b></p> <p>El 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 otra garantía financiera con el fin de asegurar reparación de los perjuicios ocasionados a las víctimas de los correspondientes siniestros.</p>
--	---

<p>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 de este Convenio es garantizar el pago de una adecuada, pronta y efectiva indemnización a las víctimas de este tipo de contaminación.</p> <p>Es importante resaltar que este Convenio comparte los principios y la mayoría de las definiciones, y contempla las mismas previsiones y mecanismos de responsabilidad del modelo establecido por 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, aprobados por la Ley 523 de 1999, por lo que se puede apreciar que es una norma que es compatible con el ordenamiento colombiano.</p> <p>La adhesión a este Convenio permitirá un fortalecimiento del sistema jurídico nacional en materia de responsabilidad civil e indemnización. Adicionalmente, desarrolla el principio que rige la responsabilidad en materia ambiental el cual determina que el sujeto que causa un daño al ambiente debe indemnizarlo, y además permite al Estado garantizar la prestación del servicio público de saneamiento ambiental, obligación que es de rango constitucional, 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 C-426 de 2000.</p> <p><b>III. CONSIDERACIONES</b></p> <p>Los principales requerimientos que exigirá el Convenio para Colombia son:</p> <p>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.</p> <p>a. Este amparo es usualmente realizado por los Clubes Internacionales de Protección e Indemnización, 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.</p>	<p>b. La Autoridad Marítima Nacional deberá expedir una resolución donde se desarrolle esta obligación para las naves.</p> <p>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.</p> <p>a. 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.</p> <p>b. 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.</p> <p>c. 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.</p> <p>3. 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.</p> <p>a. 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.</p> <p>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 los demás Estados Parte 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.</p>
<p>a. De esta obligación se deduce que debe quedar claro para el Estado colombiano que de la misma manera que los certificados expedidos por Colombia suponen validez internacional, se debe conceder la misma suposición a los certificados expedidos por los demás Estados Parte del Convenio presentados por las naves abanderados por otros Estados.</p> <p>5. 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 apropiado.</p> <p>a. Esto representa una obligación de control por parte del Estado colombiano de los buques que matricule para asegurarse de que cumplan con los requisitos exigidos por este Convenio en lo referente al seguro o garantía e impedir la circulación de los que no cuenten con este requisito.</p> <p>6. Cada Estado Parte se asegurará de que, de conformidad con su legislación nacional, todo buque de arqueo bruto superior a 1000, donde quiera 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.</p> <p>a. Por medio de este artículo se genera la obligación para la Autoridad Marítima Nacional de expedir la norma respectiva donde 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.</p> <p>7. El Estado Parte garantizará que sus tribunales tienen jurisdicción para entender de las demandas de indemnización contempladas en el presente Convenio.</p> <p>a. De acuerdo al 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 Partes, (...) 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". Esto indica que la jurisdicción de 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</p>	<p>aplicar las disposiciones de este Convenio, requisito que el actual estado de la jurisdicción colombiana ya cumple.</p> <p>8. Todo fallo dictado por un tribunal con jurisdicción es de cumplimiento obligatorio en el Estado de origen, donde ya no esté sujeto a procedimientos ordinarios de revisión y será reconocido en cualquier otro Estado Parte.</p> <p>a. En la norma que regule el Convenio este punto debe quedar claro, ya que podría representar conflictos de cumplimiento por parte de la nave a la que le fue proferido fallo en otro Estado.</p> <p>9. Ninguna de estas actividades cambia las obligaciones financieras existentes para las partes involucradas, la carga administrativa de la intermediación 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.</p> <p><b>IV. ASPECTOS RELEVANTES</b></p> <p><i>a. Concepto Propietario del Buque</i></p> <p>Es importante que se entienda que el concepto del "propietario del buque" en los casos en que sea aplicable este Convenio se extiende hasta el propietario inscrito, el fletador a casco desnudo, el gestor naval, y el armador de buque. Esto es relevante porque ahora hay varios sujetos en los cuales recae la responsabilidad, a diferencia de lo que establecía el Convenio CLC. De la misma manera, el Convenio indica que la responsabilidad en este Convenio recae, no sólo en el propietario inscrito, sino que en todas las personas implicadas en la explotación del buque quienes deben responder solidariamente por todo lo que disponga este Convenio.</p> <p><i>b. No aplicación a Buques de Guerra, buques de la armada u otros que correspondan al Estado.</i></p> <p>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.</p> <p>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 explotación y explotación</p>

<p>correspondan a un Estado, siempre y cuando notifique al Secretario General especificando las modalidades y condiciones de dicha aplicación.</p> <p>Este punto debe ser definido por el Ministerio de Defensa y 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, ya que cumpliéndose los requisitos del artículo 4 numeral 3, aplicarían las normas de jurisdicción determinadas en el Convenio, 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.</p> <p><i>c. Consideraciones sobre actividades marítimas en relación con el presente Convenio.</i></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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</p> <p><i>d. Relación con la Ley 2133 de 2021 (Ley de Abanderamiento).</i></p> <p>El pasado 4 de agosto fue sancionada la Ley 2133 de 2021, "por medio de la cual se establece el régimen de abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para, actividades relacionadas con el sector marítimo", con la cual se busca un impulso efectivo del sector marítimo colombiano, con un abanderamiento de naves mucho más ágil y eficiente, eliminando a su vez demoras administrativas para abanderar que aún persistían en el ordenamiento jurídico como el requisito de la escritura pública y la verificación de informes por tráfico de estupefacientes, así como estableciendo beneficios tributarios que sirvan de estímulo para que tanto nacionales y extranjeros abanderaren en nuestro país.</p> <p>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.</p> <p>No obstante, lo anterior, para lograr dicho posicionamiento regional en el ámbito marítimo, también es necesario que el Estado colombiano complemente el marco general de los diferentes Convenios Internacionales Marítimos que tienen una relación directa con sus obligaciones como Estado de Abanderamiento. Por lo que los buques que sean abanderados en Colombia sólo podrán navegar por los mares del mundo y entrar a puertos extranjeros bajo los más altos estándares marítimos y con criterios de reciprocidad por los diferentes Estados, en la medida que sean adoptados dichos instrumentos que materializan la seguridad en la navegación, la seguridad de la vida humana en el mar y protección del medio marino, como ejes principales de la Organización Marítima Internacional.</p> <p><b>V. Justificación</b></p> <p>Teniendo en cuenta que a nivel internacional 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 del nivel de dicha responsabilidad, a nivel nacional hacen parte del ordenamiento por medio de la Ley 523 de 1999 los protocolos que enmiendan el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a</p>
<p>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, los cuales garantizan la indemnización de las personas que sufren daños debidos a la contaminación resultante únicamente de fugas o descargas de hidrocarburos transportados a granel por vía marítima. En este mismo sentido, por medio de la Ley 885 de 2004 Colombia hace parte del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990 y el 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 por sucesos de contaminación por hidrocarburos.</p> <p>No obstante, en Colombia no existen instrumentos suficientes que permitan determinar las cuestiones relativas a la responsabilidad y ofrezcan una adecuada indemnización en todos los escenarios de contaminación por hidrocarburos, y menos específicamente 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.</p> <p><b>VI. IMPACTO FISCAL</b></p> <p>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:</p> <p>"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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces."</p> <p>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 o se establecen beneficios tributarios en los términos de la citada Ley 819 de 2003, toda vez que la adhesión a dicho instrumento, no cambia 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).</p> <p><b>VII. CONTENIDO DEL TRATADO</b></p> <p><b>CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES, 2001</b></p> <p><i>Los Estados Partes en el presente Convenio,</i></p> <p><i>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,</i></p> <p><i>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,</i></p> <p><i>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</i></p>

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.

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, donde quiera 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.

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, donde quiera 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

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

<p>responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado.</p> <p><b>Artículo 7. Seguro o garantía financiera obligatorios.</b></p> <p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) nombre del buque, número o letras distintivos y puerto de matrícula;</li> <li>b) nombre y domicilio social principal del propietario inscrito;</li> <li>c) número IMO de identificación del buque;</li> <li>d) tipo de garantía y duración de la misma;</li> <li>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</li> <li>f) período de validez del certificado, que no será mayor que el período de validez del seguro o de la garantía.</li> </ul> <p>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</p>	<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>b) Todo Estado Parte notificará al Secretario General:             <ul style="list-style-type: none"> <li>i) las responsabilidades y las condiciones concretas de la autorización concedida a las instituciones u organizaciones reconocidas por él;</li> <li>ii) la revocación de tal autorización, y</li> <li>iii) la fecha a partir de la cual dicha autorización o revocación de autorización surtirá efecto.</li> </ul> </li> </ul> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>6. El seguro o la garantía financiera no satisfarán lo prescrito en el presente artículo si, por razones que no sean la expiración del período 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</p>
<p>citado período. 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 concorra en el procedimiento.</p>	<p>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.</p> <p>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, donde quiera 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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).1).</p> <p><b>Artículo 8. Plazos.</b></p> <p>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</p>



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.**

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.

El presente Convenio deroga 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 partes 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.

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 infraescritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Convenio.

**VIII. ANÁLISIS SOBRE POSIBLE CONFLICTO DE INTERÉS**

De conformidad con lo establecido en los artículos 1 y 3 de la Ley 2003 de 2019, que modifican los artículos 286 y 291 de la Ley 5 de 1992 y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, se puede concluir inicialmente que:

1. Se presume que no hay motivos que puedan generar un conflicto de interés por quien redacta la presente ponencia.
2. Tampoco se evidencian motivos que puedan generar un conflicto de interés en los congresistas para que puedan discutir y votar esta iniciativa de ley.

Sin embargo, lo anterior no exonera a los Honorables Congresistas de examinar minuciosamente su condición personal frente al Proyecto de Ley, y en caso de existir un posible impedimento, ponerlo de presente a la célula legislativa para que tramite el mismo.

**IX. PROPOSICIÓN**

Por las consideraciones expuestas en el presente informe, rendimos ponencia **POSITIVA** y solicitamos a los Honorables Senadores de la Comisión Segunda del Senado de la República, **DAR PRIMER DEBATE y APROBAR** el Proyecto de Ley No. 75/2022 Senado "POR MEDIO DEL CUAL SE APRUEBA EL << **CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES 2001**>>, **ADOPTADO EN LA SEDE DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, EN LONDRES DE FECHA MARZO DE 2001**".

Del Honorables Senadores Ponentes,

**ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ**  
Senador de la República  
Coordinador Ponente

**NICOLAS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN**  
Senador de la República  
Ponente

**Texto propuesto para primer debate del Proyecto de Ley No. 75/2022 Senado**

**"POR MEDIO DEL CUAL SE APRUEBA EL << CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES 2001>>, ADOPTADO EN LA SEDE DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, EN LONDRES DE FECHA MARZO DE 2001"**.

El Congreso de la República

Decreta

**ARTÍCULO PRIMERO:** Apruébese el <<Convenio internacional sobre la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques 2001>>, adoptado en la sede de la organización marítima internacional, en Londres de fecha marzo de 2001.

**ARTÍCULO SEGUNDO:** De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley 7ª de 1944, el <<Convenio internacional sobre la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques 2001>>, adoptado en la sede de la organización marítima internacional, en Londres de fecha 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.

Del Honorables Senadores Ponentes,

**ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ**  
Senador de la República  
Coordinador Ponente

**NICOLAS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN**  
Senador de la República  
Ponente

**CONTENIDO**

Gaceta número 1470 - Lunes, 21 noviembre de 2022

**SENADO DE LA REPÚBLICA  
PONENCIAS**

	<b>Págs.</b>
Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto del Proyecto de Acto Legislativo número 36 de 2022 Senado – número 185 de 2022 Cámara, por el cual se otorga al municipio de Manizales (Caldas) la categoría de Distrito Especial Eje del conocimiento.....	1
Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 75 de 2022 Senado, por medio del cual se aprueba el “Convenio internacional sobre la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques 2001”, adoptado en la sede de la Organización Marítima Internacional, en Londres de fecha marzo de 2001.....	4