



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 929

Bogotá, D. C., martes, 18 de junio de 2024

EDICIÓN DE 15 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

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA SEGUNDO DEBATE EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DE LA REPÚBLICA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 434 DE 2024 CÁMARA

por medio de la cual la Nación y el Congreso de la República rinden homenaje y se vinculan a la celebración de los 230 años de fundación del municipio de Barbosa, en el departamento de Antioquia y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C., junio de 2024

Honorable Presidente

MÓNICA KARINA BOCANEGRA PANTOJA

Comisión Segunda de la H. Cámara de Representantes

Ciudad

Referencia. - Informe de Ponencia para Segundo Debate en la Cámara de Representantes de la República al Proyecto de Ley No. 434/2024 Cámara "Por medio de la cual la Nación y el Congreso de la República rinden homenaje y se vinculan a la celebración de los 230 años de fundación del municipio de Barbosa, en el departamento de Antioquia y se dictan otras disposiciones"

Respetada señora presidente:

En cumplimiento de la designación que nos hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Segunda de la H. Cámara de Representantes, y de conformidad con los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, de la manera más atenta y dentro del término establecido para tal efecto, procedemos a rendir informe de PONENCIA POSITIVA para segundo debate al Proyecto de Ley No. 434/2024 Cámara "Por medio de la cual la Nación y el Congreso de la República rinden homenaje y se vinculan a la celebración de los 230 años de fundación del municipio de Barbosa, en el departamento de Antioquia y se dictan otras disposiciones"

Cordialmente

LUIS MIGUEL LÓPEZ ARISTIZABAL
Representante a la Cámara
Coordinador Ponente

JHON JAIRO BERRÍO LÓPEZ
Representante a la Cámara
Ponente

DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ
Representante a la Cámara
Ponente

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 434 DE 2024 CÁMARA

"Por medio de la cual la Nación y el Congreso de la República rinden homenaje y se vinculan a la celebración de los 230 años de fundación del municipio de Barbosa, en el departamento de Antioquia y se dictan otras disposiciones"

I. TRÁMITE DEL PROYECTO DE LEY

El Proyecto de Ley 434 de 2024 Cámara fue radicado en la Secretaría General del Senado de la República el día 8 de mayo de 2024, por autoría del Honorable Representante Luis Carlos Ochoa Tobón en conjunto con los H.S Juan Felipe Lemos Uribe, Nicolás Albeiro Echeverri Alvarán y Esteban Quintero Cardona y los H.R. Jhon Jairo Berrío López, Mauricio Parodi Díaz, Julián Peinado Ramírez, Juana Carolina Londoño Jaramillo, Edinson Vladimir Olaya Mancipe, Luis Miguel López Aristizabal, Hernán Darío Cadavid Márquez, Elizabeth Jay-Pang Díaz, Álvaro Mauricio Londoño Lugo, Carmen Felisa Ramírez Boscán, Mónica Karina Bocanegra Pantoja, Fernando David Niño Mendoza, David Alejandro Toro Ramírez, Norman David Bañol Álvarez, Alexander Guarín Silva, siendo publicado en la Gaceta No. 564 de 2024.

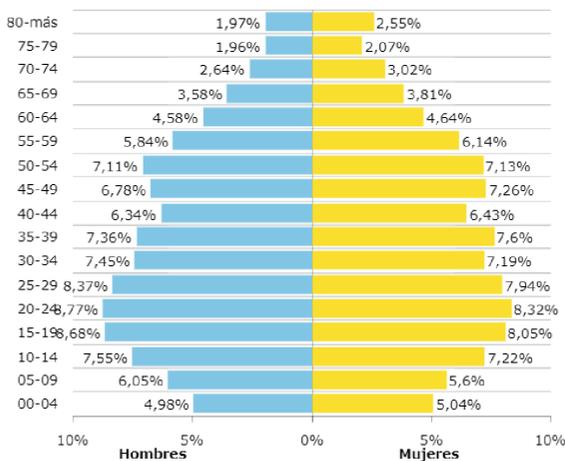
Mediante oficio CSCP -3.2.02.740/2024(IIS) del 17 de mayo de 2024 se designa a los H.R Luis Miguel López Aristizabal (coordinador), Jhon Jairo Berrío López y David Alejandro Toro Ramírez para rendir ponencia para primer debate ante la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes.

El Proyecto de Ley fue discutido y aprobado por la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes el día 12 de junio de 2024 con ponencia positiva presentada por los H.R Luis Miguel López Aristizabal (coordinador), Jhon Jairo Berrío López y David Alejandro Toro Ramírez, publicada en la Gaceta del Congreso No. 669 de 2024

Mediante oficio CSCP - 3.2.02.826/2024 (IIS) del 12 de junio de 2024, se designa a los H.R Luis Miguel López Aristizabal (coordinador), Jhon Jairo Berrío López y David Alejandro Toro Ramírez para rendir ponencia para segundo debate ante la Plenaria de la Cámara de Representantes razón por la cual procedemos a rendir informe de ponencia dentro del término legal.

<p style="text-align: center;">II. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY</p> <p>El Proyecto de Ley 434 de 2024 Cámara busca rendir honores y asociar a la Nación a la celebración de los 230 años de fundación del municipio de Barbosa, en el departamento de Antioquia.</p> <p style="text-align: center;">III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO</p> <p>El Proyecto de Ley consta de 5 artículos, incluida la vigencia:</p> <p>Artículo Primero: Objeto de la ley</p> <p>Artículo Segundo: Declarar a Barbosa como la “tierra dulce con sabor a piña”</p> <p>Artículo Tercero: Rendir honores a Barbosa el 25 de agosto de 2025.</p> <p>Artículo Cuarto: Autorizaciones en materia presupuestal al Gobierno Nacional</p> <p>Artículo Quinto: Vigencia</p> <p style="text-align: center;">IV. FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES Y JURISPRUDENCIALES</p> <p>4.1. Fundamento constitucional</p> <p>El artículo 150 constitucional le atribuye al Congreso de la República hacer las Leyes, y según el numeral 15, las de decretar honores a los pueblos y ciudadanos que hayan prestado servicios a la patria. Por lo cual el texto constitucional establece la facultad del Congreso para conceder honores a ciudadanos por medio de leyes, así:</p> <p><i>“ARTÍCULO 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:</i></p> <p>(...)</p> <p><i>15. Decretar honores a los ciudadanos que hayan prestado servicios a la patria.”</i></p> <p>4.2. Fundamento jurisprudencial</p> <p>Por otra parte, la Corte Constitucional mediante la sentencia C-817 de 2011 fijó unas reglas acerca de la naturaleza jurídica de las leyes de honores así (negritas no hacen parte del texto original):</p>	<p><i>“1. La naturaleza jurídica de las leyes de honores se funda en el reconocimiento estatal a personas, hechos o instituciones que merecen ser destacadas públicamente, en razón de promover significativamente, valores que interesan a la Constitución. Como lo ha previsto la Corte, las disposiciones contenidas en dichas normas “... exaltan valores humanos que por su ascendencia ante la comunidad, han sido considerados como ejemplo vivo de grandeza, nobleza, hidalguía y buen vivir, y por ello se les pone como ejemplo ante la posteridad”. 2. Contrario a como sucede con la actividad legislativa ordinaria del Congreso, las leyes de honores carecen de carácter general y abstracto, agotándose en su expedición de manera subjetiva y concreta, respecto de la persona, situación o institución objeto de exaltación. En términos de la jurisprudencia reiterada, “esta clase de leyes, debe anotarse, producen efectos particulares sin contenido normativo de carácter abstracto. Desde el punto de vista material, no crean, extinguen o modifican situaciones jurídicas objetivas y generales que le son propias a la naturaleza de la ley, pues simplemente se limitan a regular situaciones de orden subjetivo o singulares, cuyo alcance es únicamente la situación concreta descrita en la norma, sin que sean aplicables indefinidamente a una multiplicidad de hipótesis o casos. Estas leyes se limitan entonces, como lo dice el artículo 150, numeral 15 de la Constitución vigente, a “decretar honores a los ciudadanos que hayan prestado servicios a la patria” y de manera alguna pueden desprenderse de su contenido, efectos contrarios a su origen, o interpretaciones diversas que se aparten del sentido de la ley.” 3. El legislador puede adoptar diversas acciones para exaltar o asociar a la Nación a la persona, situación u organización objeto del decreto de honores, de manera tal que las categorías avaladas por la Corte sólo tienen carácter enunciativo. Con todo, es factible identificar tres modalidades recurrentes de leyes de honores, a saber (i) leyes que rinden homenaje a ciudadanos; (ii) leyes que celebran aniversarios de municipios colombianos; y (iii) leyes que se celebran aniversarios de instituciones educativas, de valor cultural, arquitectónico o, en general, otros aniversarios.”</i></p> <p>Adicional a lo anterior, es oportuno indicar que la presente iniciativa respeta los postulados establecidos por la Corte Constitucional frente a la legitimidad de presentar proyectos de ley de celebración de aniversarios, conmemoración de fechas o eventos especiales de importancia nacional, puntualmente lo dispuesto en la Sentencia C-441 de 2009, mediante la cual la Corte Constitucional señaló que:</p> <p><i>“(…) tanto el Congreso de la República como el Gobierno Nacional poseen iniciativa en materia de gasto público. Al respecto ha señalado que el Congreso está facultado para presentar proyectos que comporten gasto público, pero que la inclusión de las partidas presupuestales en el presupuesto de gastos es facultad exclusiva del Gobierno. También ha indicado que el legislador puede autorizar al Gobierno Nacional para realizar obras en las entidades territoriales, siempre y cuando en las normas respectivas se establezca que el</i></p> <p><small>¹ COLOMBIA. CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia C-817 de 2011, (1 de noviembre de 2011). Magistrado Ponente: Luis Ernesto Vargas Silva.</small></p>
<p style="text-align: center;"><i>desembolso procede a través del sistema de cofinanciación”.</i></p> <p style="text-align: center;">V. RESEÑA HISTÓRICA DEL MUNICIPIO</p> <p>Territorio</p> <p>El municipio de Barbosa, se encuentra ubicado en el Valle de Aburrá centro norte del departamento de Antioquia a 38 Kms de Medellín, sobre la vertiente occidental de la cordillera Central a una altura de 1.300 metros sobre el nivel del mar. Limita por el norte con los municipios de Don Matías, por el sur con Concepción y San Vicente Ferrer, por el oriente con Santo Domingo y por el occidente con Girardota.</p> <p>Orográficamente el Municipio está localizado en la hoya del río Porce, formada al bifurcarse la cordillera Central cerca de la población de El Retiro.</p> <p>Administrativamente se encuentra dividido en una cabecera municipal con 18 barrios, 11 centros poblados, 56 veredas y el corregimiento de El Hatillo, El territorio de Barbosa, se encuentra surcado principalmente por el río Aburrá – Medellín y posee 74 quebradas: El Viento, La López, Santa Rosa, Dos Quebradas entre otras. Las dos primeras son destinadas al consumo humano doméstico, al agrícola, pecuario y comercial. El municipio de Barbosa se encuentra asentado en territorios quebrados que van desde las riberas del río Aburrá - Medellín, pasando por montañas de clima medio y frío.</p> <p>Industria</p> <p>La base de su economía en la actualidad es la industria, entre las que figuran 80 grandes empresas de actividades de manufacturas, cartón, papeles finos, textiles, químicos, alimentos, confecciones como: Papelsa, Colombiana Kimberly Colpapel, Tejicondor, Andercol, Líquido Carbónico, Cryogas, Tinturas y Telas, Avícola Marruecos, Súper Pollo Paise, Cárnicos del Norte, entre otras.</p> <p>Comercio</p> <p>En el sector comercial se cuenta con más de 1.000 negocios comerciales, entre los cuales se encuentran, heladerías, mixtos, supermercados, tiendas, tabernas, carpinterías, cerrajerías, depósitos y otros.</p> <p>Sector Agropecuario</p> <p>En el sector agrario se están fomentando como productos alternativos la caña, el café, las naranjas y productos de pan, como el maíz, la yuca, el plátano y el frijol; la piña aún se produce, pero en menor escala, debido al traslado que tuvo este producto por la</p> <p><small>² COLOMBIA. CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia C-506 de 2009, (29 de julio de 2009). Magistrado Ponente: Jorge Iván Palacio Palacio.</small></p>	<p>compra de fincas que fueron convertidas para el recreo y el descanso. Así mismo Barbosa por su clima y ubicación geográfica ha aumentado a un mayor nivel la producción de la panela, realizando un primer intento de exportación hacia los Estados Unidos con una diversa presentación. El Figue es otra alternativa siendo este municipio el segundo productor en el Departamento de Antioquia de este cultivo.</p> <p>A 15 minutos de la zona urbana de Barbosa en dirección sur, se encuentra el corregimiento de EL HATILLO, un asentamiento con paisajes espectaculares. Durante su recorrido, es posible ver las diferentes gamas de verdes que proporcionan sus montañas. Los primeros pobladores de El Hatillo llegaron a partir del año 1600, provenientes de diferentes poblaciones de Antioquia Entre los fundadores o pobladores que llegaron tenemos a Eladio y Francisco Londoño de Rojas, En el año de 1954 mediante el acuerdo de la H. Asamblea Departamental de Antioquia, esta localidad es elevada a la categoría de corregimiento.</p> <p>La principal fuente de desarrollo de los Hatillanos era el cultivo de sus tierras. Con antiguas técnicas; heredadas de sus antepasados, cultivo: de papa, cebolla, fique y tomate de árbol.</p> <p>Cabe resaltar que la cebolla de rama ha tomado fuerza y hoy Barbosa es el mayor productor de Antioquia.</p> <p>En maíz se cosecha como grano seco y como choclo, productos que se destinan al autoconsumo y los excedentes comercializables son llevados a los centros poblados más cercanas para la venta. El cultivo de tomate de árbol no es muy difundido para su manejo.</p> <p>Población</p> <p>Para el 2023 su población estimada es de 55.649 distribuida así: 28,047 mujeres y 27,602 hombres que corresponde al 0,81 de la población total del departamento de Antioquia. La gráfica 1 muestra la pirámide poblacional del municipio para el año 2022, con una base y una parte media amplias, pero comienza a estrecharse en su punta. Esto revela un proceso de envejecimiento de la población del municipio. De hecho, la distribución de la población por grupos quinquenales revela una tendencia a concentrarse en la población que se encuentra en la última fase de la fase adulta.</p>

Gráfica 1. Pirámide poblacional del municipio. 2023



Fuente: Cálculos del autor con base en DANE. Censo Nacional de Población y Vivienda (2022)

La población se encuentra distribuida por partes iguales entre hombres y mujeres con el 50% de participación de cada sexo. De igual manera, según la zona de residencia, se encuentra una distribución poco balanceada, con una tendencia hacia la población urbana. Mientras que esta es del 61,2%, la población rural representa el 38,8% de la población total del municipio.

Gráfica 3. Distribución de la población por ciclos vitales. 2023

Ciclos Vitales de la Población Etapa del ciclo vital	Hombres	Mujeres	Total	Porcentaje
Primera infancia (0 a 5 años)	2.888	2.759	5.647	10,5
Infancias (6 a 11 años)	2.855	2.716	5.571	10,4

Adolescencias (12 a 17 años)	2.778	2.694	5.472	10,2
Juventudes (14 a 28 años)	7.024	6.794	13.818	25,7
Adulto (29 a 59 años)	9.010	9.426	19.935	34,3
Adulto mayor (60 años y más)	2.173	2.564	7.736	8,8
Total	26.728	30.953	56.680	100

Fuente: Cálculos del autor con base en DANE. Censo Nacional de Población y Vivienda (2023)

La distribución de la población por ciclo de vida revela que la mayor parte de la población se concentra en los ciclos relacionados con la adultez (38,9%) y la vejez (23,3%). La infancia y juventud representan un poco menos del 40%. Este proceso de envejecimiento paulatino de la población obliga a pensar en políticas públicas coherentes y adaptadas con este proceso demográfico, que no es exclusivo del municipio sino del departamento en general.

Como consecuencia del rápido y sostenido descenso de la fecundidad en las últimas cuatro décadas, Colombia y el departamento, han transitado por un rápido proceso de cambio demográfico, hasta alcanzar en la actualidad la etapa de transición demográfica avanzada, lo que ha incidido en el cambio de la estructura por edad de su población.

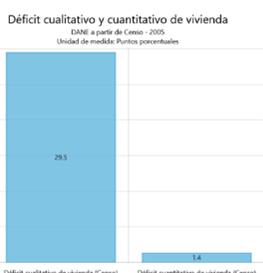
Esta situación se caracteriza por un incremento de la población joven, así como del grupo de personas mayores de 60 años, que lo sitúa en pleno periodo del bono demográfico. Esta idea se sustenta en que hay una menor presión de las demandas de la población infantil y juvenil, junto con un aumento moderado del grupo de personas mayores. Esta distribución de la población entre potencialmente activos y no activos, debería ser aprovechada por el departamento para generar inversiones productivas o aumentar la inversión social en el mejoramiento de la educación, la salud, así como en la lucha contra la pobreza. De igual manera, debería aprovecharse para anticipar inversiones frente al aumento de la población adulta mayor, cuyas demandas serán más costosas en el mediano plazo (CEPAL, 2008).

El índice de envejecimiento revela que el municipio tiene 80 personas mayores de 60 años por cada 100 personas menores de 15 años. A la par con el índice de envejecimiento, los índices de infancia y juventud son bajos. El primero, que se define como la participación de la población menor de 15 años en la población total, muestra que por cada 100 habitantes había 19 niños(as) y 19 jóvenes.

Pobreza y Calidad de Vida

Otro indicador de calidad de vida, el déficit de vivienda revela una baja prevalencia de déficit cuantitativo de vivienda, el cual es del 5,5%. Este se eleva al 8,9% en el caso de los centros poblados y zona rural dispersa. El déficit cualitativo presenta una problemática mayor en el municipio el cual alcanza el 34,8%. Este sin embargo es jalonado en amplia medida por las zonas rurales, en donde este tipo de déficit alcanza el 69,5%.

Gráfica 6. Déficit cualitativo y Cuantitativo de Vivienda



Fuente: DANE

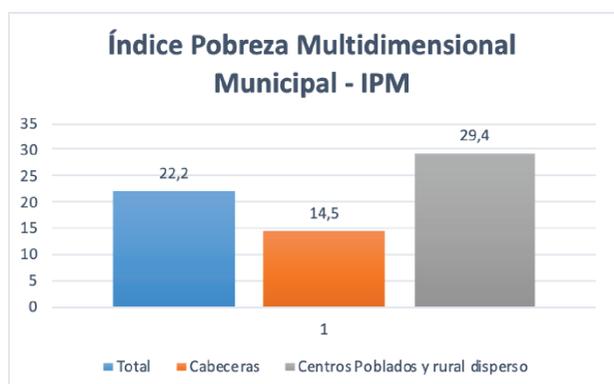
Al sumar, se tiene un resultado final del 40,4% de déficit habitacional en el municipio, el cual lo ubica en el puesto No. 13 en el departamento.

EDUCACIÓN

La población del municipio tiene una alta tasa de alfabetismo (91,1%), levemente inferior a la tasa de alfabetismo del departamento que alcanza el 94,1%.

Gráfica 7. Tasa de analfabetismo. 2020

Gráfica 4. Índice Pobreza Multidimensional Municipal 2023

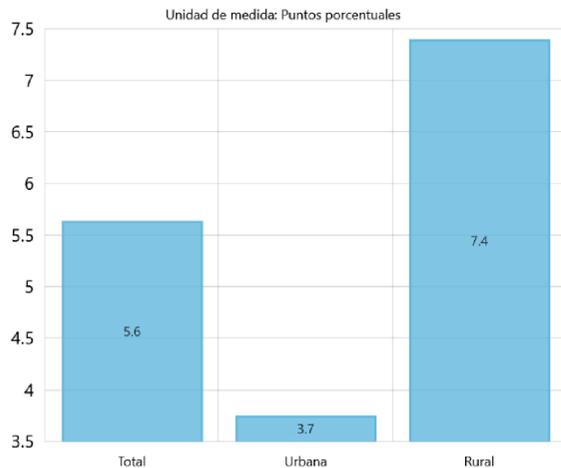


La pobreza multidimensional en el municipio es de 22,2%, En las cabeceras, la incidencia es del 14,5% pero en los centros poblados y rural disperso, el 29,4% de la población es pobre.

Gráfica 5. Necesidades básicas insatisfechas 2023



Fuente: DANE - Censo Nacional de Población y Vivienda (CNPV) 2023



Fuente: DNP. Terridata, 2020

Finalmente, el analfabetismo también es un punto importante puesto que, en la zona rural es de 7,4 y la urbana de 3,7 para una tasa promedio en el municipio de 5,6 evidenciando que la mayor tasa de analfabetismo está en la zona rural.

Gráfica 8. Cobertura neta por Institución Educativa 2023

Índice Sintético de Calidad Educativa
ÍNDICE SINTÉTICO DE CALIDAD EDUCATIVA, BARBOSA, ANTIOQUIA

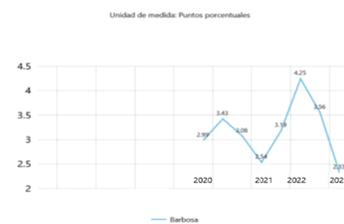
AÑOS	I.E. Manuel José Caicedo	I.E. Luis Eduardo Arias Reinel	I.E. Luis Eduardo Pérez Molina	I.E. El Hatillo	I.E. El Tablazo	I.E. Yarumito	PROMEDIO
2020	6,04	2,97	5,09	4,36	4,99	5,55	4,83
2021	4,12	4,93	4,49	4,38	4,75	4,52	4,53
2022	6,64	5,42	5,24	4,02	5,91	4,91	5,36
2023	6,45	4,91	6,71	4,29	4,83	5,52	5,45

Fuente: Ministerio de Educación

Carencia de programas diferenciales asociados a la educación flexible que incluyan las personas con capacidades diversas. Baja incorporación del uso e implementación de las TICs para la formación institucional y como estrategia para el incremento en la cobertura educativa.

Pocos docentes e insuficiente infraestructura en escuelas rurales y urbanas. Baja oferta escolar en las zonas rurales, especialmente aquellas más distantes de la cabecera municipal. Desactualización del censo de población estudiantil. Precario mantenimiento de los establecimientos educativos rurales y urbanos. Baja inversión en programas de alimentación escolar y oferta en restaurantes escolares. El Plan Educativo Municipal – PEM se observó que tiene una vigencia de 10 (diez) años.

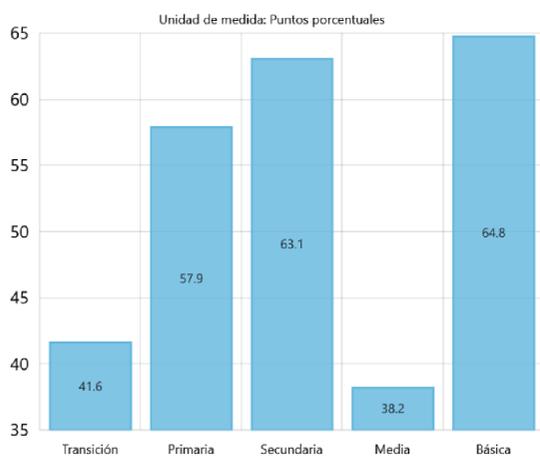
Gráfica 9. Tasa de deserción escolar por nivel (%), 2023



Fuente: DNP. Terridata, 2020

Respecto a la educación superior, se encuentra una matrícula que no ha sido consistente a través de los años. En 2012 se reportó la más alta matrícula con apenas 88 matriculados, reportándose nuevamente en 2021, con 50 matriculados. Este bajo nivel de matrícula indica una tasa de cobertura bruta en educación superior del 3,9%. No obstante, es bastante probable que muchos jóvenes del municipio vayan a la ciudad de Medellín a cursar sus estudios universitarios, por lo que la matrícula la reportará la capital.

Gráfica 10. Coberturas netas en educación



Fuente: Ministerio de Educación

SALUD

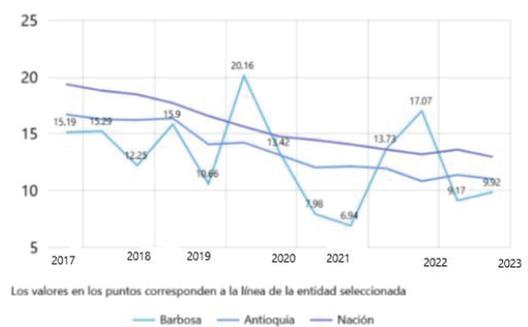
El municipio no presentó muertes maternas, pero sí tasas mayores de mortalidad infantil frente al departamento. Tanto en el municipio como en el departamento no se registraron casos de mortalidad por desnutrición infantil, mientras que en la tasa de mortalidad general presentó un indicador bastante similar al departamento con 6.76 personas fallecidas por cada 100.000 habitantes.

Indicadores de salud - 2021

Gráfica 11. Tasa de mortalidad infantil menores de 5 años

Tasa de mortalidad infantil en menores de 5 años

Ministerio de Salud y Protección Social - MSPS - 2017 - 2023
 Unidad de medida: Defunciones en menores de 5 años por cada 1.000 nacidos vivos

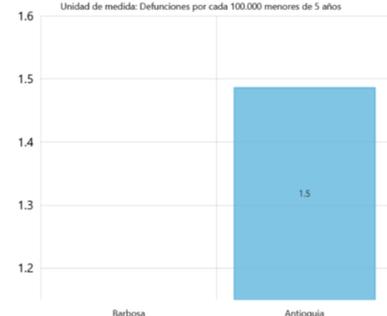


Los valores en los puntos corresponden a la línea de la entidad seleccionada

Gráfica 12. Tasa de mortalidad por desnutrición en menores de 5 años

Tasa de mortalidad por desnutrición en menores de 5 años

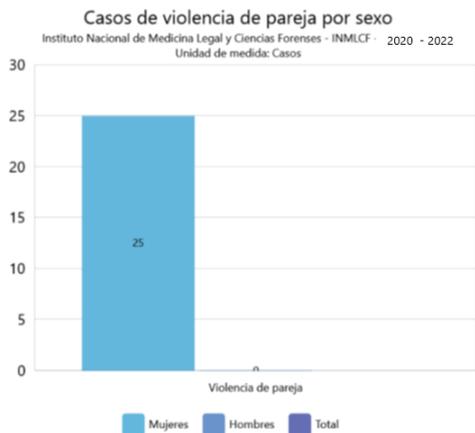
Ministerio de Salud y Protección Social - MSPS - 2023
 Unidad de medida: Defunciones por cada 100.000 menores de 5 años



Gráfica 13. Tasa de fecundidad mujeres entre los 16 y 19 años

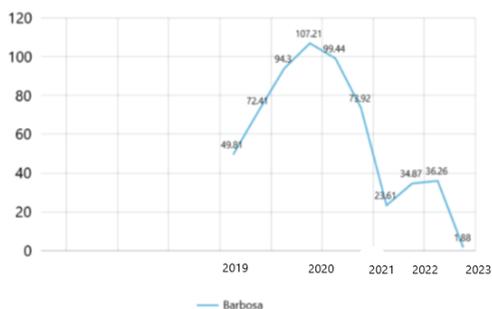
Indicadores de seguridad - 2021

Gráfica 13. Tasa de violencia intrafamiliar por sexo

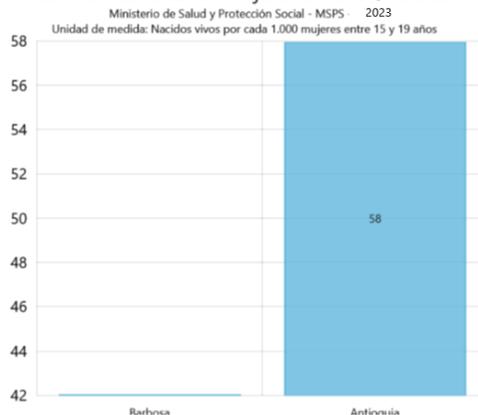


Gráfica 15. Tasa de homicidios

Tasa de homicidios
DNP a partir de información de Ministerio de Defensa Nacional y DANE 2016 - 2023
Unidad de medida: Casos por cada 100 mil habitantes



Tasa de fecundidad en mujeres entre 15 y 19 años

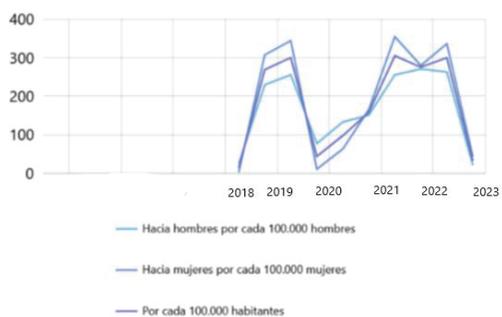


SEGURIDAD

Algunos indicadores relacionados con la dimensión de seguridad muestran una baja tasa de homicidio con 10,2 casos por cada 100 mil habitantes e inferior a la tasa del departamento de 16,4. La tasa de muertes accidentales también presenta un mejor desempeño frente al departamento con 5,11 muertes por cada 100 mil habitantes, así como la tasa de hurtos de 40,54. En el resto de los indicadores asociados a la seguridad, el municipio presentó en 2023 mayores tasas a las del departamento, entre ellas la tasa de exámenes médicos legales por presunto delito sexual, la tasa de violencia intrafamiliar y de violencia de pareja.

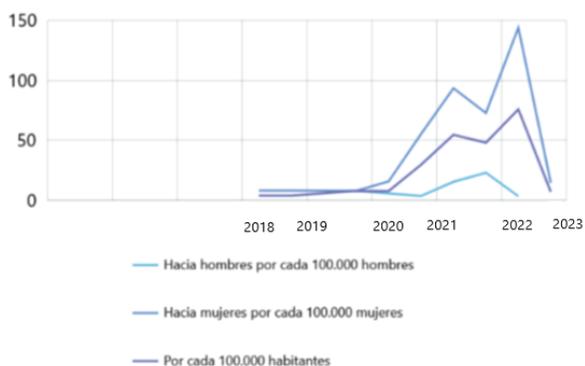
Gráfica 16. Lesiones Personales

Tasa de lesiones personales
DNP a partir de información de Ministerio de Defensa Nacional y DANE 2018 - 2023
Unidad de medida: Casos por cada 100 mil habitantes



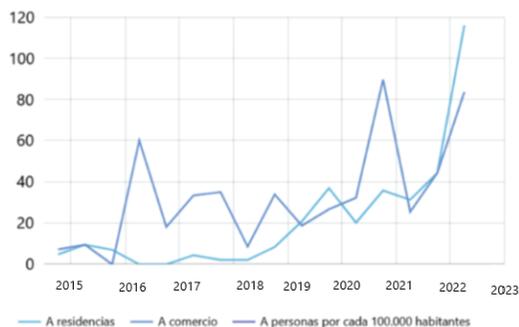
Gráfica 17. Tasa de delitos sexuales

Tasa de delitos sexuales
DNP a partir de información de Ministerio de Defensa Nacional y DANE 2018 - 2023
Unidad de medida: Casos por cada 100 mil habitantes



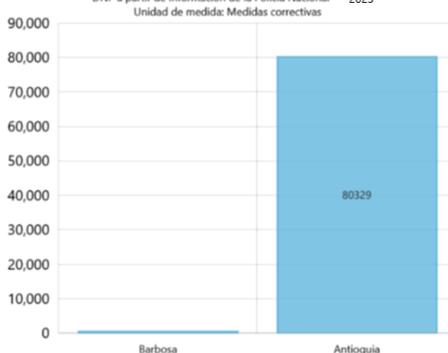
Gráfica 18. Tasa de hurtos

Tasa de hurtos
DNP a partir de información de Ministerio de Defensa Nacional y DANE 2015 - 2023
Unidad de medida: Casos por cada 100 mil habitantes



Gráfica 19. Número de medidas correctivas del código nacional de policía

Número de medidas correctivas del código nacional de policía
DNP a partir de información de la Policía Nacional 2023
Unidad de medida: Medidas correctivas



DESEMPEÑO INSTITUCIONAL

De acuerdo con los diálogos territoriales y sectoriales existen bajos Ingresos Tributarios y no Tributarios per cápita (pesos), hay déficit fiscal y se presenta un índice de desempeño fiscal a 2023 del 75,91%, existe deuda pública e insuficientes ingresos corrientes para lograr subsanar el gasto público que según el indicador de la Gestión Presupuestal y Eficiencia del Gasto Público 2023 es del 58,11%, adicionalmente, según información disponible asociada al IDF (Indicador de Desempeño Fiscal) un 71,78% corresponde a ingresos corrientes asociados a recursos propios, mientras que el porcentaje restante proviene de transferencias (Terridata, 2023), de dichos ingresos un 61,68% fue destinado a funcionamiento y se reconoce entre las múltiples causas de dicha problemática la poca planeación estratégica financiera lo que afectaría el futuro presupuestal para la inversión pública.

VI. Impacto fiscal

La presente iniciativa no genera un impacto fiscal obligatorio que requiera previo concepto del Ministerio de Hacienda, habida cuenta que se limita a autorizar al Gobierno Nacional para que destine partidas de su presupuesto, con lo cual, las erogaciones que puedan llegar a efectuarse en virtud de lo dispuesto en la presente ley respondan finalmente a la autonomía y decisión del ejecutivo. En tal sentido, de aprobarse dicha ley, será el Gobierno Nacional el que decida la inclusión de los gastos en el presupuesto, dado que en el articulado no se ordena un gasto público, pues simplemente se circunscribe a autorizar al Gobierno Nacional, de conformidad a los preceptos constitucionales establecidos en la sentencia C-290 de 2009.

VII. Análisis sobre posible conflicto de interés

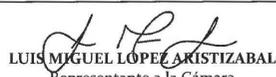
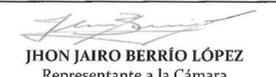
De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5 de 1992 (Reglamento del Congreso), y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, se puede concluir preliminarmente que la misma no representa un conflicto de interés para los ponentes, ni para los Congresistas que participen en su trámite, dado su alcance general y abstracto.

Lo anterior, sin perjuicio de la libertad que le asiste a todo congresista para declararse impedido por advertir que de la Ley pueda resultar un beneficio particular, actual y directo, a su favor, de su cónyuge o compañero (a) permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

VIII. Proposición

Por lo anteriormente expuesto, solicitamos a los Honorables miembros de la Plenaria de la Cámara de Representantes **DAR SEGUNDO DEBATE** y aprobar el Proyecto de Ley No. 434/24 Cámara "Por medio de la cual la Nación y el Congreso de la República rinden homenaje y se vinculan a la celebración de los 230 años de fundación del municipio de Barbosa, en el departamento de Antioquia y se dictan otras disposiciones", conforme al texto aprobado por la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes.

De los Honorables Congresistas,

 LUIS MIGUEL LÓPEZ ARISTIZABAL Representante a la Cámara Coordinador Ponente	 JHON JAIRO BERRÍO LÓPEZ Representante a la Cámara Ponente
 DAVID-ALEJANDRO TORO RAMÍREZ Representante a la Cámara Ponente	

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN LA PLENARIA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 434/2024 CÁMARA

"Por medio de la cual la Nación y el Congreso de la República rinden homenaje y se vinculan a la celebración de los 230 años de fundación del municipio de Barbosa, en el departamento de Antioquia y se dictan otras disposiciones"

**EL CONGRESO DE COLOMBIA
DECRETA:**

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto rendir homenaje y vincular a la Nación y al Congreso de la República en la celebración de los doscientos treinta (230) años de fundación del municipio de Barbosa, en el departamento de Antioquia, que tendrá lugar el día veinticinco (25) de agosto de 2025.

Artículo 2º. Reconocimiento. Declárese al municipio de Barbosa, departamento de Antioquia como "la tierra dulce con sabor a piña."

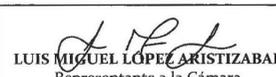
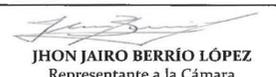
Artículo 3º. Honores. El día 25 de agosto del año 2025 se rendirán honores al municipio de Barbosa, en el departamento de Antioquia, para lo cual se podrán designar las comisiones respectivas integradas por miembros del Gobierno Nacional y del Congreso de la República.

Artículo 4º. Autorizaciones. Autorícese al Gobierno Nacional para que en cumplimiento de la presente ley y de conformidad con los artículos 345 y 346 de la Constitución Política de Colombia y la Ley 1176 de 2007, asigne en el Presupuesto General de la Nación y/o se vincule y promueva a través del Sistema Nacional de Cofinanciación, las partidas presupuestales necesarias que permitan la financiación y ejecución de las obras de infraestructura de utilidad pública y de interés social, promotoras del desarrollo local en el municipio de Barbosa, especialmente la edición e impresión de un libro conmemorativo sobre los 230 años de historia del municipio de Barbosa.

Parágrafo. Los gastos en que incurra el Gobierno Nacional en virtud de la presente Ley se incorporarán en el Presupuesto General de la Nación, de acuerdo con las normas orgánicas que regulan la materia y de acuerdo con la disponibilidad de cada vigencia fiscal.

Artículo 5º. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

 LUIS MIGUEL LÓPEZ ARISTIZABAL Representante a la Cámara Coordinador Ponente	 JHON JAIRO BERRÍO LÓPEZ Representante a la Cámara Ponente
 DAVID-ALEJANDRO TORO RAMÍREZ Representante a la Cámara Ponente	

COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PRIMER DEBATE, EN SESIÓN DEL DÍA 12 DE JUNIO DE 2024, ACTA 30, CORRESPONDIENTE EL PROYECTO DE LEY No. 434 DE 2024 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL LA NACIÓN Y EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA RINDEN HOMENAJE Y SE VINCULAN A LA CELEBRACIÓN DE LOS 230 AÑOS DE FUNDACIÓN DEL MUNICIPIO DE BARBOSA, EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto rendir homenaje y vincular a la Nación y al Congreso de la República en la celebración de los doscientos treinta (230) años de fundación del municipio de Barbosa, en el departamento de Antioquia, que tendrá lugar el día veinticinco (25) de agosto de 2025.

Artículo 2º. Reconocimiento. Declárese al municipio de Barbosa, departamento de Antioquia como "la tierra dulce con sabor a piña."

Artículo 3º. Honores. El día 25 de agosto del año 2025 se rendirán honores al municipio de Barbosa, en el departamento de Antioquia, para lo cual se podrán designar las comisiones respectivas integradas por miembros del Gobierno Nacional y del Congreso de la República.

Artículo 4º. Autorizaciones. Autorícese al Gobierno Nacional para que en cumplimiento de la presente ley y de conformidad con los artículos 345 y 346 de la Constitución Política de Colombia y la Ley 1176 de 2007, asigne en el Presupuesto General de la Nación y/o se vincule y promueva a través del Sistema Nacional de Cofinanciación, las partidas presupuestales necesarias que permitan la financiación y ejecución de las obras de infraestructura de utilidad pública y de interés social, promotoras del desarrollo local en el municipio de Barbosa, especialmente la edición e impresión de un libro conmemorativo sobre los 230 años de historia del municipio de Barbosa.

Parágrafo. Los gastos en que incurra el Gobierno Nacional en virtud de la presente Ley se incorporarán en el Presupuesto General de la Nación, de acuerdo con las normas orgánicas que regulan la materia y de acuerdo con la disponibilidad de cada vigencia fiscal.

Artículo 5º. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

En sesión del día 12 de junio de 2024, fue aprobado en primer debate **PROYECTO DE LEY No. 434 DE 2024 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL LA NACIÓN Y EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA RINDEN HOMENAJE Y SE VINCULAN A LA CELEBRACIÓN DE LOS 230 AÑOS DE FUNDACIÓN DEL MUNICIPIO DE BARBOSA, EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**, el cual fue anunciado en la sesión de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, el día 11 de junio de 2024, Acta 29, de conformidad con el Artículo 8 del Acto Legislativo 01 de 2003.

Monica Karina Bocanegra Pantoja
MONICA KARINA BOCANEGRA PANTOJA
Presidenta

Alexander Guarín Silva
ALEXANDER GUARÍN SILVA
Vice-presidente

Juan Carlos Rivera Peña
JUAN CARLOS RIVERA PEÑA
Secretario

COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

PROYECTO DE LEY NÚMERO No. 434 DE 2024 CÁMARA

En sesión de la Comisión Segunda de la Honorable Cámara de Representantes del día 12 de junio de 2024 y según consta en el Acta N.º 30, se le dio primer debate y se aprobó en votación nominal y pública de acuerdo al artículo 130 de la Ley 5ª de 1992 (Ley 1431 de 2011), **EL PROYECTO DE LEY No. 434 DE 2024 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL LA NACIÓN Y EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA RINDEN HOMENAJE Y SE VINCULAN A LA CELEBRACIÓN DE LOS 230 AÑOS DE FUNDACIÓN DEL MUNICIPIO DE BARBOSA, EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**, sesión a la cual asistieron 20 Honorables Representantes, en los siguientes términos:

Leída la proposición con que termina el informe de ponencia Positiva para primer debate del proyecto de ley, se sometió a consideración, se realiza votación ordinaria, siendo aprobado por unanimidad.

Se colocan en consideración los artículos propuestos para primer debate del proyecto de ley publicado en la Gaceta del Congreso No. 669/24, se sometió a consideración, se realiza votación ordinaria, siendo aprobado por unanimidad.

Leído el título del proyecto y preguntada la Comisión, si quiere que este proyecto de ley pase a segundo debate y sea ley de la República? de conformidad con el Art. 130 inciso final de la Ley 5ª de 1992, se sometió a consideración y se aprobó en votación ordinaria por unanimidad.

La Mesa Directiva designó para rendir informe de ponencia en primer debate a los honorables representantes H.R. Luis Miguel López Aristizabal, ponente coordinador, H.R. Jhon Jairo Berrio López, ponente, David Alejandro Toro Ramírez, ponente.

La Mesa Directiva designó debate a los honorables representantes H.R. Luis Miguel López Aristizabal, ponente coordinador, H.R. Jhon Jairo Berrio López, ponente, David Alejandro Toro Ramírez, ponente, para rendir informe de ponencia para segundo debate, dentro del término reglamentario.

El proyecto de ley fue radicado en la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes el día 16 de mayo de 2024.

El anuncio de este proyecto de ley en cumplimiento del Artículo 8 del Acto Legislativo N.º 1 de 2003 para su discusión y votación se hizo en sesión en la sesión de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, el día 11 de junio de 2024, Acta 29.

Publicaciones reglamentarias:
Texto P.L. Gaceta 564/2024
Ponencia 1º Debate Cámara Gaceta del Congreso 669/24.

Juan Carlos Rivera Peña
JUAN CARLOS RIVERA PEÑA
Secretario
Comisión Segunda Constitucional Permanente

Proceso 654P

COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Bogotá D.C., Junio 18 de 2024

Autorizamos el informe de Ponencia para Segundo Debate, correspondiente al **PROYECTO DE LEY No. 434 DE 2024 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL LA NACIÓN Y EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA RINDEN HOMENAJE Y SE VINCULAN A LA CELEBRACIÓN DE LOS 230 AÑOS DE FUNDACIÓN DEL MUNICIPIO DE BARBOSA, EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**.

El proyecto de ley fue aprobado en la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes el día 12 de junio de 2024 y según consta en el Acta N.º. 30 de 2024.

El anuncio de este proyecto de ley en cumplimiento del Artículo 8 del Acto Legislativo N.º 1 de 2003 para su discusión y votación se hizo en sesión en la sesión de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, el día 11 de junio de 2024, Acta 29.

Publicaciones reglamentarias:
Texto P.L. Gaceta 564/2024
Ponencia 1º Debate Cámara Gaceta del Congreso 669/24

Monica Karina Bocanegra Pantoja
MONICA KARINA BOCANEGRA PANTOJA
Presidenta

Alexander Guarín Silva
ALEXANDER GUARÍN SILVA
Vicepresidente

Juan Carlos Rivera Peña
JUAN CARLOS RIVERA PEÑA
Secretario
Comisión Segunda Constitucional Permanente

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA SEGUNDO DEBATE EN CÁMARA DE REPRESENTANTES DEL PROYECTO LEY NÚMERO 445 DE 2024 CÁMARA, 75 DE 2022 SENADO

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.

<p>Bogotá D.C., junio del 2024</p> <p>Representante MÓNICA KARINA BOCANEGRA PANTOJA Presidenta Comisión Segunda H. Cámara de Representantes</p> <p>Asunto: Informe de ponencia positiva para segundo debate en Cámara de Representantes del Proyecto Ley número 445 de 2024 Cámara, 075 de 2022 Senado <i>“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></p> <p>Respetada presidenta:</p> <p>En cumplimiento del encargo que nos hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, procedemos a rendir ponencia positiva para segundo debate en sesión plenaria al Proyecto de Ley número 442 de 2024 Cámara, 080 de 2022 Senado <i>“Por medio del cual se aprueba el Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (enmendado)” y el “Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (enmendado)”</i>, adoptados en Londres el 11 de noviembre de 1988”, de conformidad con los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992.</p> <p>Cordialmente,</p> <table border="1" data-bbox="172 1025 792 1290"> <tr> <td data-bbox="172 1025 483 1179">  MÓNICA KARINA BOCANEGRA PANTOJA Representante a la Cámara Coordinadora Ponente </td> <td data-bbox="483 1025 792 1179">  ERIKA TATIANA SÁNCHEZ PINTO Representante a la Cámara Ponente </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="172 1179 792 1290">  ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ Representante a la Cámara Ponente </td> </tr> </table>	 MÓNICA KARINA BOCANEGRA PANTOJA Representante a la Cámara Coordinadora Ponente	 ERIKA TATIANA SÁNCHEZ PINTO Representante a la Cámara Ponente	 ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ Representante a la Cámara Ponente		<p style="text-align: center;">Informe de ponencia positiva para segundo debate del</p> <p style="text-align: center;">Proyecto de Ley número 445 de 2024 Cámara, 075 de 2022 Senado</p> <p style="text-align: center;"><i>“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 - - Bunkers, 2001” adoptado en la sede de la Organización Marítima Internacional, en Londres de fecha marzo de 2001”</i></p> <p>1. TRÁMITE LEGISLATIVO</p> <p>El Proyecto de Ley 75/2022 Senado y 445/224 Cámara “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., constata de 19 artículos. Fue radicado por la Ex Ministra de Relaciones Exteriores Doctora Martha Lucia 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 como ponente.</p> <p>Se aprobó en primer debate en Senado el 6 de diciembre de 2022, así mismo, fue aprobado en plenaria de Senado el 15 de mayo de 2024, haciendo su traslado a la Cámara de Representantes donde se le asignó el No. 445/2024C.</p> <p>En cuanto a las publicaciones se realizaron las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> Gaceta No. 906 del de publicó la exposición de motivos del proyecto. Gaceta No. 1470 del 22 de noviembre de 2022, se publicó el informe de ponencia para primer debate en Senado. Gaceta 1478 del 22 de noviembre de 2022, se publicó aclaración por un error de transcripción sobre el contenido del Convenio a aprobar. Gaceta No. 1671 del 15 de diciembre de 2022, se publicó el informe de ponencia para segundo debate en Senado.
 MÓNICA KARINA BOCANEGRA PANTOJA Representante a la Cámara Coordinadora Ponente	 ERIKA TATIANA SÁNCHEZ PINTO Representante a la Cámara Ponente				
 ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ Representante a la Cámara Ponente					
<ul style="list-style-type: none"> Gaceta N. 743/2024 se publicó el texto aprobado en primer debate de Cámara de Representantes. <p>El día 27 de mayo de 2024, la Secretaría de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes nos informa de la designación para rendir ponencia para primer debate ante la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes.</p> <p>El día 4 de junio de 2024, presentamos ponencia para primer debate, dicha ponencia fue discutida y aprobada el día 12 de junio de 2024 y siendo nuevamente asignadas como ponentes para segundo debate.</p> <p>2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY</p> <p>Este proyecto de Ley pretende aprobar el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques - Bunkers, 2001” adoptado en la sede de la Organización Marítima Internacional, en Londres de fecha marzo de 2001”, el cual es importante para el Estado colombiano porque permite diseñar un mecanismo jurídico o político Nacional para orientar a los usuarios sobre las reclamaciones de indemnización sobre derrames de hidrocarburos conforme las disposiciones contenidas en los instrumentos internacionales sobre limitación de responsabilidad civil e indemnización por derrames de hidrocarburos aprobados por Colombia.</p> <p>Así mismo, se debe precisar que Colombia no tiene un instrumento suficiente que permita determinar las cuestiones relativas a la limitación de la responsabilidad y que ofrezcan una adecuada indemnización en todos los escenarios de contaminación de hidrocarburos y, menos en lo que se refiere a la que proviene de los hidrocarburos utilizados para la propulsión de buques, razones por las que el Estado está en la obligación de prevenir, controlar y reducir la contaminación del medio marino, adoptando las medidas complementarias necesarias 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 combustibles procedentes de buques.</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</p>	<p>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>3. CONSIDERACIONES</p> <p>Los principales requerimientos que exigiría el Convenio para Colombia son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <ol style="list-style-type: none"> 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. La Autoridad Marítima Nacional deberá expedir una resolución donde se desarrolle esta obligación para las naves. 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. <ol style="list-style-type: none"> 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 				

<p>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. 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 abanderadas por otros Estados.</p> <p>5. Un Estado Parte no permitirá operar en ningún momento a ningún buque que enarbore 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 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>4. ASPECTOS RELEVANTES</p> <p>a. Concepto Propietario del Buque</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>b. No aplicación a Buques de Guerra, buques de la armada u otros que correspondan al Estado</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</p>
<p>exploración y explotación 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>c. Consideraciones sobre actividades marítimas en relación con el presente Convenio</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".</p> <p>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</p> <p>d. Relación con la Ley 2133 de 2021 (Ley de Abanderamiento)</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</p>	<p>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 estufecientes, 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>5. JUSTIFICACIÓN</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 emiendan 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, 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.</p> <p>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</p>

<p>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>6. CONTENIDO DEL TRATADO</p> <p>El Convenio que se adopta consta de 19 de artículos así:</p> <p><i>“Artículo 1. Definiciones. Artículo 2. Ámbito de aplicación. Artículo 3. Responsabilidad del propietario del buque. Artículo 4. Exclusiones. Artículo 5. Sucesos en los que participen dos o más buques. Artículo 6. Limitación de la responsabilidad. Artículo 7. Seguro o garantía financiera obligatorios. Artículo 8. Plazos. Artículo 9. Jurisdicción. Artículo 10. Reconocimiento y ejecución. Artículo 11. Cláusula de derogación. Artículo 12. Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión. Artículo 13. Estados con más de un régimen jurídico. Artículo 14. Entrada en vigor. Artículo 15. Denuncia. Artículo 16. Revisión o enmienda. Artículo 17. Depositario. Artículo 18. Envío a las Naciones Unidas. Artículo 19. Idiomas”</i></p> <p>“CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES, 2001”</p> <p>Los Estados Partes en el presente Convenio,</p> <p>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,</p> <p>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,</p> <p>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,</p>	<p><i>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,</i></p> <p><i>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:</i></p> <p>Artículo 1. Definiciones.</p> <p>A los efectos del presente Convenio regirán las siguientes definiciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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»:
<p>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</p> <p>b) el costo de las medidas preventivas y las otras pérdidas o daños ocasionados por tales medidas.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>12. «Organización»: la Organización Marítima Internacional.</p> <p>13. «Secretario General»: el Secretario General de la Organización.</p> <p>Artículo 2. Ámbito de aplicación.</p> <p>El presente Convenio se aplicará exclusivamente a:</p> <p>a) los daños debidos a contaminación ocasionados:</p> <p>i) en el territorio de un Estado Parte, incluido su mar territorial, y</p> <p>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;</p> <p>b) las medidas preventivas, donde quiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo tales daños.</p> <p>Artículo 3. Responsabilidad del propietario del buque.</p> <p>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.</p>	<p>2. En caso de que más de una persona sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1, su responsabilidad será solidaria.</p> <p>3. No se imputará responsabilidad alguna por daños debidos a contaminación al propietario del buque si éste prueba que:</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Artículo 4. Exclusiones.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>

<p>artículo 9 y habrá de renunciar a todos los medios de defensa en que pudiera ampararse por su condición de Estado soberano.</p> <p>Artículo 5. Sucesos en los que participen dos o más buques.</p> <p>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.</p> <p>Artículo 6. Limitación de la responsabilidad.</p> <p>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.</p> <p>Artículo 7. Seguro o garantía financiera obligatorios.</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 referendará 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 referendar 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> <p>a) nombre del buque, número o letras distintivos y puerto de matrícula;</p> <p>b) nombre y domicilio social principal del propietario inscrito;</p> <p>c) número IMO de identificación del buque;</p> <p>d) tipo de garantía y duración de la misma;</p>	<p>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</p> <p>f) período de validez del certificado, que no será mayor que el período de validez del seguro o de la garantía.</p> <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 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> <p>b) Todo Estado Parte notificará al Secretario General:</p> <p>i) las responsabilidades y las condiciones concretas de la autorización concedida a las instituciones u organizaciones reconocidas por él;</p> <p>ii) la revocación de tal autorización, y</p> <p>iii) la fecha a partir de la cual dicha autorización o revocación de autorización surtirá efecto.</p> <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> <p>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.</p> <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 referendado 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 citado período. Las disposiciones precedentes</p>
<p>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 referendados 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 referendados por ellos incluso si se han expedido o referendado 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 referendado 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 concurre en el procedimiento.</p> <p>11. Un Estado Parte no permitirá operar en ningún momento a ningún buque que enarbore 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</p>	<p>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).i).</p> <p>Artículo 8. Plazos.</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 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.</p> <p>Artículo 9. Jurisdicción.</p> <p>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.</p> <p>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</p>

<p>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.</p> <p>3. Cada Estado Parte garantizará que sus tribunales tienen jurisdicción para entender de las demandas de indemnización contempladas en el presente Convenio.</p> <p>Artículo 10. Reconocimiento y ejecución.</p> <p>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:</p> <p>a) se haya obtenido fraudulentamente; o</p> <p>b) no se haya informado al demandado con antelación suficiente, privándolo de la oportunidad de presentar su defensa.</p> <p>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.</p> <p>Artículo 11. Cláusula de derogación.</p> <p>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 partes en el presente Convenio en virtud de tal Convenio.</p> <p>Artículo 12. Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión.</p> <p>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.</p> <p>2. Los Estados podrán manifestar su consentimiento en obligarse por el presente Convenio mediante:</p> <p>a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación;</p> <p>b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación, o</p> <p>c) adhesión.</p>	<p>3. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General el instrumento que proceda.</p> <p>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.</p> <p>Artículo 13. Estados con más de un régimen jurídico.</p> <p>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.</p> <p>2. Esa declaración se notificará al Secretario General, y en ella se hará constar expresamente a qué unidades territoriales será aplicable el Convenio.</p> <p>3. En relación con un Estado Parte que haya hecho tal declaración:</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>Artículo 14. Entrada en vigor.</p> <p>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</p>
<p>el correspondiente instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión en poder del Secretario General.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Artículo 16. Revisión o enmienda. 1. La Organización podrá convocar una conferencia con objeto de revisar o enmendar el presente Convenio.</p> <p>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.</p> <p>Artículo 17. Depositario.</p> <p>1. El presente Convenio será depositado en poder del Secretario General.</p> <p>2. El Secretario General:</p> <p>a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio o se hayan adherido al mismo de:</p> <p>i) toda nueva firma o depósito de un instrumento, así como de la fecha en que se produzca;</p> <p>ii) la fecha de entrada en vigor del presente Convenio;</p> <p>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</p> <p>iv) otras declaraciones y notificaciones hechas en virtud del presente Convenio.</p> <p>b) remitirá copias auténticas certificadas del presente Convenio a todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.</p> <p>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</p>	<p>de registro y publicación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.</p> <p>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.</p> <p>En fe de lo cual los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Convenio.</p> <p>7. ESTADO DEL CONVENIO</p> <p>Este convenio entró en vigor el 21 de noviembre de 2008 y actualmente cuenta con 91 Estados Parte, con una flota que representan el 93.17% del tonelaje mundial, lo que demuestra la importancia internacional de este mecanismo.</p> <p>8. IMPACTO FISCAL</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>

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 2013, 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).

9. 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 quienes redactan 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.

10. ESTRUCTURA DEL PROYECTO DE LEY

El Proyecto de Ley consta de 3 artículos, incluido el de la vigencia (artículo 3):

- El artículo primero dispone la aprobación 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.
- El artículo segundo dispone que la obligatoriedad de perfeccionar el vínculo internacional por parte de Colombia de acuerdo con su ordenamiento jurídico interno.
- El artículo tercero estipula la vigencia

11. PROPOSICIÓN

Por las consideraciones expuestas en el presente informe, rendimos ponencia positiva para segundo debate en la sesión plenaria de la Cámara de Representantes al Proyecto de Ley número 445 de 2024 Cámara, 075 de 2022 Senado "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"

combustible de los buques, 2001" adoptado en la sede de la Organización Marítima Internacional, en Londres el 23 de marzo de 2001", de conformidad con el texto aprobado en Plenaria de Senado de la República.

Cordialmente,

Signatures and names of MÓNICA KARINA BOCANEGRA PANTOJA, ERIKA TATIANA SÁNCHEZ PINTO, and ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ.

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 445 DE 2024 CÁMARA, 075 DE 2022 SENADO

"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 COLOMBIA

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 7ª 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.

Cordialmente,

Signatures and names of MÓNICA KARINA BOCANEGRA PANTOJA, ERIKA TATIANA SÁNCHEZ PINTO, and ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ.

COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PRIMER DEBATE, EN SESIÓN DEL DÍA 12 DE JUNIO DE 2024, ACTA 30, CORRESPONDIENTE EL PROYECTO DE LEY No. 445 DE 2024 CÁMARA – 075 DE 2022 SENADO "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 COLOMBIA

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.

En sesión del día 12 de junio de 2024, fue aprobado en primer debate PROYECTO DE LEY No. 445 DE 2024 CÁMARA – 075 DE 2022 SENADO "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 cual fue anunciado en la sesión de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, el día 11 de junio de 2024, Acta 29, de conformidad con el Artículo 8 del Acto Legislativo 01 de 2003.

Signatures and names of MÓNICA KARINA BOCANEGRA PANTOJA, ALEXANDER GUARÍN SILVA, and JUAN CARLOS RIVERA PENA.

Source: CCRP

COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

PROYECTO DE LEY NÚMERO No. 445 DE 2024 CÁMARA – 075 DE 2022 SENADO

En sesión de la Comisión Segunda de la Honorable Cámara de Representantes del día 12 de junio de 2024 y según consta en el Acta N°. 30, se le dio primer debate y se aprobó en votación nominal y pública de acuerdo al artículo 130 de la Ley 5ª de 1992 (Ley 1431 de 2011), **EL PROYECTO DE LEY No. 445 DE 2024 CÁMARA – 075 DE 2022 SENADO "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"**, sesión a la cual asistieron 20 Honorables Representantes, en los siguientes términos:

Leída la proposición con que termina el informe de ponencia Positiva para primer debate del proyecto de ley, se sometió a consideración, se realiza votación nominal y pública, fue Aprobado, con trece (13) votos por el SI y ningún voto por el NO, para un total de trece (13) votos, así:

APellidos y Nombres	SI	NO
1. ALJURE MARTÍNEZ WILLIAN FERNEY		
2. BAÑOL ÁLVAREZ NORMAN DAVID	X	
3. BERRIO LÓPEZ JOHN JAIRO	X	
4. BOCANEGRA PANTOJA MÓNICA KARINA	X	
5. CALLE AGUAS ANDRÉS DAVID		
6. GIRALDO BOTERO CAROLINA	X	
7. GUARÍN SILVA ALEXANDER	X	
8. JAY-PANG DÍAZ ELIZABETH	X	
9. LONDOÑO JARAMILLO JUANA CAROLINA	X	
10. LONDOÑO LUGO ÁLVARO MAURICIO	X	
11. LÓPEZ ARISTIZÁBAL LUIS MIGUEL		
12. NIÑO MENDOZA FERNANDO DAVID		
13. OLAYA MANCIPE EDINSON VLADIMIR	X	
14. PALACIOS MOSQUERA JHOANY CARLOS ALBERTO	X	
15. PASTRANA LOAIZA LUZ AYDA		
16. PERDOMO GUTIÉRREZ MARY ANNE ANDREA		
17. RAMÍREZ BOSCAN CARMEN FELISA		
18. SÁNCHEZ PINTO ERIKA TATIANA	X	
19. TORO RAMÍREZ DAVID ALEJANDRO	X	
20. TOVAR VÉLEZ JORGE RODRIGO	X	

Se colocan en consideración los artículos propuestos para primer debate del proyecto de ley publicado en la Gaceta del Congreso No. 743/24, se sometió a consideración y se aprobó en

votación nominal y pública, con catorce (14) votos por el SI y ningún voto por el NO, para un total de catorce (14) votos, así:

APellidos y Nombres	SI	NO
1. ALJURE MARTÍNEZ WILLIAN FERNEY	X	
2. BAÑOL ÁLVAREZ NORMAN DAVID	X	
3. BERRIO LÓPEZ JOHN JAIRO	X	
4. BOCANEGRA PANTOJA MÓNICA KARINA	X	
5. CALLE AGUAS ANDRÉS DAVID		
6. GIRALDO BOTERO CAROLINA	X	
7. GUARÍN SILVA ALEXANDER	X	
8. JAY-PANG DÍAZ ELIZABETH	X	
9. LONDOÑO JARAMILLO JUANA CAROLINA		
10. LONDOÑO LUGO ÁLVARO MAURICIO	X	
11. LÓPEZ ARISTIZÁBAL LUIS MIGUEL		
12. NIÑO MENDOZA FERNANDO DAVID		
13. OLAYA MANCIPE EDINSON VLADIMIR	X	
14. PALACIOS MOSQUERA JHOANY CARLOS ALBERTO	X	
15. PASTRANA LOAIZA LUZ AYDA		
16. PERDOMO GUTIÉRREZ MARY ANNE ANDREA		
17. RAMÍREZ BOSCAN CARMEN FELISA	X	
18. SÁNCHEZ PINTO ERIKA TATIANA	X	
19. TORO RAMÍREZ DAVID ALEJANDRO	X	
20. TOVAR VÉLEZ JORGE RODRIGO	X	

Leído el título del proyecto y preguntada la Comisión, si quiere que este proyecto de ley pase a segundo debate y sea ley de la República? de conformidad con el Art. 130 inciso final de la Ley 5ª de 1992, se sometió a consideración y se aprobó en votación nominal y pública, con quince (15) votos por el SI y ningún voto por el NO, para un total de quince (15) votos, así:

APellidos y Nombres	SI	NO
1. ALJURE MARTÍNEZ WILLIAN FERNEY	X	
2. BAÑOL ÁLVAREZ NORMAN DAVID	X	
3. BERRIO LÓPEZ JOHN JAIRO	X	
4. BOCANEGRA PANTOJA MÓNICA KARINA	X	
5. CALLE AGUAS ANDRÉS DAVID		
6. GIRALDO BOTERO CAROLINA	X	
7. GUARÍN SILVA ALEXANDER	X	
8. JAY-PANG DÍAZ ELIZABETH	X	
9. LONDOÑO JARAMILLO JUANA CAROLINA	X	
10. LONDOÑO LUGO ÁLVARO MAURICIO	X	
11. LÓPEZ ARISTIZÁBAL LUIS MIGUEL		

12. NIÑO MENDOZA FERNANDO DAVID		
13. OLAYA MANCIPE EDINSON VLADIMIR	X	
14. PALACIOS MOSQUERA JHOANY CARLOS ALBERTO	X	
15. PASTRANA LOAIZA LUZ AYDA		
16. PERDOMO GUTIÉRREZ MARY ANNE ANDREA		
17. RAMÍREZ BOSCAN CARMEN FELISA	X	
18. SÁNCHEZ PINTO ERIKA TATIANA	X	
19. TORO RAMÍREZ DAVID ALEJANDRO	X	
20. TOVAR VÉLEZ JORGE RODRIGO	X	

La Mesa Directiva designó para rendir informe de ponencia en primer debate a las honorables representantes H.R. Mónica Karina Bocanegra Pantoja, ponente coordinador, H.R. Erika Tatiana Sánchez Pinto, ponente, H.R. Elizabeth Jay-Pang, ponente.

La Mesa Directiva designó debate a las honorables representantes H.R. Mónica Karina Bocanegra Pantoja, ponente coordinador, H.R. Erika Tatiana Sánchez Pinto, ponente, H.R. Elizabeth Jay-Pang, ponente, para rendir informe de ponencia para segundo debate, dentro del término reglamentario.

El proyecto de ley fue radicado en la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes el día 27 de mayo de 2024

El anuncio de este proyecto de ley en cumplimiento del Artículo 8 del Acto Legislativo N° 1 de 2003 para su discusión y votación se hizo en sesión en la sesión de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, el día 11 de junio de 2024, Acta 29.

Publicaciones reglamentarias:
 Texto P.L. Gaceta 906/2022
 Ponencia 1º Debate Senado Gaceta del Congreso 1470/2022
 Ponencia 2º Debate Senado Gaceta del Congreso 1671/2022
 Ponencia 1º Debate Cámara Gaceta del Congreso 743/24


JUAN CARLOS RIVERA PEÑA
 Secretario
 Comisión Segunda Constitucional Permanente

Proyecto 154/P

COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Bogotá D.C., Junio 18 de 2024

Autorizamos el informe de Ponencia para Segundo Debate, correspondiente al **PROYECTO DE LEY No. 445 DE 2024 CÁMARA – 075 DE 2022 SENADO "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 proyecto de ley fue aprobado en la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes el día 12 de junio de 2024 y según consta en el Acta N°. 30 de 2024.

El anuncio de este proyecto de ley en cumplimiento del Artículo 8 del Acto Legislativo N° 1 de 2003 para su discusión y votación se hizo en sesión en la sesión de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, el día 11 de junio de 2024, Acta 29.

Publicaciones reglamentarias:
 Texto P.L. Gaceta 906/2022
 Ponencia 1º Debate Senado Gaceta del Congreso 1470/2022
 Ponencia 2º Debate Senado Gaceta del Congreso 1671/2022
 Ponencia 1º Debate Cámara Gaceta del Congreso 743/24


MONICA KARINA BOCANEGRA PANTOJA
 Presidenta


ALEXANDER GUARÍN SILVA
 Vicepresidente


JUAN CARLOS RIVERA PEÑA
 Secretario
 Comisión Segunda Constitucional Permanente

CONTENIDO

Gaceta número 929- Martes, 18 de junio de 2024

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

Informe de ponencia positiva para segundo debate en la Cámara de Representantes de la República, texto propuesto y texto definitivo aprobado en primer debate en la Comisión Segunda al Proyecto de Ley número 434 de 2024 Cámara, por medio de la cual la Nación y el Congreso de la República rinden homenaje y se vinculan a la celebración de los 230 años de fundación del municipio de Barbosa, en el departamento de Antioquia y se dictan otras disposiciones.....

Págs.

1

Informe de ponencia positiva para segundo debate en Cámara de Representantes, texto propuesto y texto definitivo aprobado en primer debate en la Comisión Segunda del Proyecto Ley número 445 de 2024 Cámara, 075 de 2022 Senado, 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.

Págs.

8