



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 2007

Bogotá, D. C., jueves, 21 de noviembre de 2024

EDICIÓN DE 12 PÁGINAS

DIRECTORES:

SAÚL CRUZ BONILLA

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO (e)

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 318 DE 2024 SENADO

por medio del cual se aprueba el “Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas”, suscrito en Londres el 30 de abril de 2010.

PROYECTO DE LEY No. 318/2024.

POR MEDIO DEL CUAL SE APRUEBA EL “PROTOCOLO DE 2010 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS EN RELACIÓN CON EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE SUSTANCIAS NOCIVAS Y POTENCIALMENTE PELIGROSAS”, SUSCRITO EN LONDRES EL 30 DE ABRIL DE 2010.

EL CONGRESO DE COLOMBIA

Visto el texto del “PROTOCOLO DE 2010 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS EN RELACIÓN CON EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE SUSTANCIAS NOCIVAS Y POTENCIALMENTE PELIGROSAS”, SUSCRITO EN LONDRES EL 30 DE ABRIL DE 2010.

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

El presente Proyecto de Ley consta de veintidós (22) folios.

Protocolo de 2010 relativo al Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE PROTOCOLO,

RECONOCIENDO la importante contribución que puede suponer el *Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996* (el «Convenio») para la indemnización pronta, adecuada y efectiva de las personas que sufren daños ocasionados por sucesos relacionados con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, así como para la conservación del medio marino,

RECONOCIENDO ASIMISMO que, a lo largo de muchos años, gran número de Estados han expresado constantemente su determinación de establecer un régimen sólido y efectivo de indemnización con respecto al transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas basado en un sistema de responsabilidad compartida y han trabajado para conseguir una aplicación uniforme del Convenio,

COMPRENDIENDO, CON TODO, que se han identificado determinadas cuestiones como inhibitorias de la entrada en vigor del Convenio y, por consiguiente, de la aplicación del régimen internacional que se contiene en el mismo,

DECIDIDOS a resolver esas cuestiones sin emprender una revisión completa del Convenio,

CONSCIENTES de la necesidad de tener en cuenta la posible repercusión en los países en desarrollo, así como los intereses de los Estados que ya han ratificado el Convenio o que casi han concluido el proceso de ratificación,

RECORDANDO los principios consagrados en la resolución de la OMI A.998(25), «Necesidad de creación de capacidad para elaborar e implantar nuevos instrumentos y enmendar los existentes», adoptada el 29 de noviembre de 2007,

CONSIDERANDO que la mejor forma de alcanzar estos objetivos tal vez sea concertar un Protocolo relativo al Convenio,

CONVIENEN:

Artículo 1

Definiciones

A los efectos del presente Protocolo regirán las siguientes definiciones:

1 *Convenio*: el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996.

<p>2 Organización: la Organización Marítima Internacional.</p> <p>3 Secretario General: el Secretario General de la Organización.</p> <p>Artículo 2</p> <p>Obligaciones generales</p> <p>Las Partes en el presente Protocolo pondrán en vigor las disposiciones de este Protocolo y las disposiciones del Convenio, en su forma enmendada por el presente Protocolo.</p> <p>Artículo 3</p> <p>1 Se sustituye el párrafo 5 del artículo 1 del Convenio por el siguiente texto:</p> <p>«5 <i>Sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP):</i></p> <p>a) toda sustancia, materia y artículo a que se haga referencia en i) a vii) <i>infra</i> transportados como carga a bordo de un buque:</p> <p>i) hidrocarburos transportados a granel, como se definen en la regla 1 del Anexo I del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978, enmendado;</p> <p>ii) sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, como se definen en la regla 1.10 del Anexo II del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978, enmendado, y las sustancias y mezclas clasificadas provisionalmente en las categorías de contaminación X, Y o Z, de conformidad con lo dispuesto en la regla 6.3 de dicho Anexo II;</p> <p>iii) sustancias peligrosas líquidas transportadas a granel, enumeradas en el capítulo 17 del Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, enmendado, y productos peligrosos para los que la Administración y las administraciones portuarias interesadas hayan prescrito condiciones preliminares adecuadas de transporte, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.1.6 del Código;</p> <p>iv) sustancias, materias y artículos peligrosos, potencialmente peligrosos o perjudiciales, transportados en bultos, incluidos en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, enmendado;</p> <p>v) gases licuados enumerados en el capítulo 19 del Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, enmendado, y productos para los que la Administración y las administraciones portuarias interesadas hayan prescrito condiciones preliminares adecuadas de transporte, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.1.6 del Código;</p> <p>vi) sustancias líquidas transportadas a granel cuyo punto de inflamación no exceda de 60 °C (determinado mediante prueba en vaso cerrado);</p> <p>vii) materias sólidas a granel que entrañen riesgos de naturaleza química incluidas en el Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel, enmendado, siempre que a estas sustancias también les sean aplicables las disposiciones del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas aplicable en 1996 cuando sean transportadas en bultos; y</p> <p>b) residuos del transporte previo a granel de las sustancias a que se hace referencia en a) i) a iii) y v) a vii) <i>supra</i>.</p>	<p>2 Se añade el siguiente texto como párrafos 5bis y 5ter del artículo 1 del Convenio:</p> <p>«5bis <i>SNP a granel:</i> toda sustancia nociva y potencialmente peligrosa a que se hace referencia en los apartados a) i) a iii), a) v) a vii) y b) del párrafo 5 del artículo 1.</p> <p>5ter <i>SNP en bultos:</i> toda sustancia nociva y potencialmente peligrosa a que se hace referencia en el apartado a) iv) del párrafo 5 del artículo 1.»</p> <p>3 Se sustituye el párrafo 10 del artículo 1 del Convenio por el siguiente texto:</p> <p>«10 <i>Carga sujeta a contribución:</i> toda SNP a granel que se transporte por mar como carga a un puerto o terminal situados en el territorio de un Estado Parte y que se descargue en ese Estado. La carga en tránsito que sea transbordada directamente, o a través de un puerto o terminal, de un buque a otro, ya sea en su totalidad o en parte, durante su transporte continuo desde el puerto o terminal de carga original hasta el puerto o terminal de destino final se considerará como carga sujeta a contribución sólo con respecto a su recepción en el destino final.»</p> <p>Artículo 4</p> <p>Se sustituye el artículo 3 d) del Convenio por el siguiente texto:</p> <p>«d) las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, para prevenir o reducir al mínimo los daños a que se hace referencia en a), b) y c) <i>supra</i>.»</p> <p>Artículo 5</p> <p>Se sustituye el párrafo 3 b) del artículo 4 del Convenio por el siguiente texto:</p> <p>«3 b) los daños ocasionados por un material radiactivo de la Clase 7 incluido en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, enmendado, o en el Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel, enmendado.»</p> <p>Artículo 6</p> <p>Se suprime el párrafo 5 del artículo 5 del Convenio y el párrafo 6 pasa a ser el párrafo 5.</p> <p>Artículo 7</p> <p>Se sustituye el párrafo 1 del artículo 9 del Convenio por el siguiente texto:</p> <p>«1 El propietario de un buque tendrá derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda en virtud del presente Convenio, respecto de cada suceso, a una cuantía total que se calculará del modo siguiente:</p> <p>a) cuando los daños sean causados por SNP a granel:</p> <p>i) 10 millones de unidades de cuenta para los buques cuyo arqueo no exceda de 2 000 unidades de arqueo; y</p> <p>ii) para los buques cuyo arqueo exceda del arriba indicado, a la cantidad mencionada en i) se sumarán las siguientes cantidades:</p> <p>por cada unidad de arqueo entre 2 001 y 50 000 unidades de arqueo, 1 500 unidades de cuenta;</p> <p>por cada unidad de arqueo por encima de las 50 000 unidades de arqueo, 360 unidades de cuenta;</p> <p>si bien la cuantía total no excederá en ningún caso de 100 millones de unidades de cuenta;</p>
<p>b) cuando los daños sean causados por SNP en bultos, o cuando los daños sean causados por SNP a granel y SNP en bultos, o cuando no sea posible determinar si los daños procedentes de ese buque han sido causados por SNP a granel o por SNP en bultos:</p> <p>i) 11,5 millones de unidades de cuenta para los buques cuyo arqueo no exceda de 2 000 unidades de arqueo; y</p> <p>ii) para los buques cuyo arqueo exceda del arriba indicado, a la cantidad mencionada en i) se sumarán las siguientes cantidades:</p> <p>por cada unidad de arqueo entre 2 001 y 50 000 unidades de arqueo, 1 725 unidades de cuenta;</p> <p>por cada unidad de arqueo por encima de las 50 000 unidades de arqueo, 414 unidades de cuenta;</p> <p>si bien la cuantía total no excederá en ningún caso de 115 millones de unidades de cuenta.»</p> <p>Artículo 8</p> <p>En el párrafo 5 del artículo 16 del Convenio, la referencia al «párrafo 1 c)» se sustituye por una referencia al «párrafo 1 b)».</p> <p>Artículo 9</p> <p>1 Se sustituye el párrafo 2 del artículo 17 del Convenio por el siguiente texto:</p> <p>«2 Las contribuciones anuales pagaderas en virtud de lo dispuesto en los artículos 18 y 19 y en el párrafo 5 del artículo 21 serán determinadas por la Asamblea y se calcularán de conformidad con dichos artículos basándose en las unidades de carga sujeta a contribución recibidas durante el año civil precedente o el año que determine la Asamblea.»</p> <p>2 En el párrafo 3 del artículo 17 del Convenio, se inserta la referencia «y en el párrafo 1bis» inmediatamente antes de «del artículo 19».</p> <p>Artículo 10</p> <p>En los párrafos 1 y 2 del artículo 18 del Convenio, se inserta en ambos la referencia «y en el párrafo 1bis» inmediatamente antes de «del artículo 19».</p> <p>Artículo 11</p> <p>1 Se suprime el apartado 1 b) del artículo 19 del Convenio y el apartado 1 c) pasa a ser el apartado 1 b).</p> <p>2 Se inserta el siguiente nuevo párrafo a continuación del párrafo 1 del artículo 19 del Convenio:</p> <p>«1bis a) En el caso de la cuenta GNL, a reserva de lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 16, pagará contribuciones anuales a la cuenta GNL, respecto de cada Estado Parte, toda persona que en el año civil precedente, o el año que determine la Asamblea, fuera receptor en ese Estado de cualquier cantidad de GNL.</p> <p>b) No obstante, pagará contribuciones la persona que inmediatamente antes de su descarga fuese titular de una carga de GNL descargada en un puerto o terminal de ese Estado (el titular) cuando:</p> <p>i) el titular haya acordado con el receptor que el titular pagará tales contribuciones; y</p> <p>ii) el receptor haya informado al Estado Parte de la existencia de tal acuerdo.</p>	<p>c) Si el titular al que se hace referencia en b) <i>supra</i> no paga las contribuciones, o una parte de las mismas, el receptor pagará las contribuciones pendientes. La Asamblea determinará en el reglamento interior las circunstancias en las cuales se considerará que el titular no ha pagado las contribuciones y las disposiciones de conformidad con las cuales el receptor pagará toda contribución pendiente.</p> <p>d) Nada de lo dispuesto en el presente párrafo irá en perjuicio de cualquier derecho de recurso o de reembolso del receptor que pueda surgir entre el receptor y el titular de conformidad con la legislación aplicable.»</p> <p>3 En el párrafo 2 del artículo 19 del Convenio, se inserta la referencia «y en el párrafo 1bis» a continuación de «en el párrafo 1».</p> <p>Artículo 12</p> <p>Se sustituye el párrafo 1 del artículo 20 del Convenio por el siguiente texto:</p> <p>«1 Con respecto a cada Estado Parte, se efectuará una contribución inicial cuya cuantía se calculará, para cada persona obligada a pagar contribuciones de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 16, en los artículos 18 y 19 y en el párrafo 5 del artículo 21, sobre la base de una cantidad fija, igual para la cuenta general y para cada cuenta independiente, por cada unidad de carga sujeta a contribución recibida en ese Estado durante el año civil precedente al de la entrada en vigor del presente Convenio para ese Estado.»</p> <p>Artículo 13</p> <p>1 Se sustituye el párrafo 4 del artículo 21 del Convenio por el siguiente texto:</p> <p>«4 Si en un Estado Parte no existe ninguna persona obligada a pagar contribuciones de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18 o 19 o en el párrafo 5 del presente artículo, dicho Estado Parte lo comunicará al Director del Fondo SNP a los efectos del presente Convenio.»</p> <p>2 Se sustituye el párrafo 5 b) del artículo 21 del Convenio por el siguiente texto:</p> <p>«5 b) encargará al Fondo SNP que recaude la cuantía total de cada cuenta mediante el envío de facturas a cada uno de los receptores o, en el caso de los GNL, al titular de la carga si el apartado b) del párrafo 1bis del artículo 19 es aplicable, por el importe que correspondía pagar a cada uno de ellos. Si el titular no paga las contribuciones, o sólo lo hace parcialmente, el Fondo SNP recaudará las contribuciones pendientes enviando las facturas al receptor de la carga de GNL. La identificación de esas personas se realizará de conformidad con la legislación nacional del Estado de que se trate.»</p> <p>Artículo 14</p> <p>Se añade el siguiente texto como artículo 21bis del Convenio:</p> <p>«Artículo 21bis</p> <p>Falta de presentación de informes</p> <p>1 Cuando un Estado Parte no cumpla con su obligación en virtud del párrafo 2 del artículo 21, y de ello resulte una pérdida financiera para el Fondo SNP, ese Estado Parte estará obligado a indemnizar al Fondo SNP por esa pérdida. La Asamblea, oída la opinión del Director, decidirá si el Estado Parte de que se trate habrá de pagar tal indemnización.</p> <p>2 El Fondo SNP no pagará indemnización por ningún suceso en lo que respecta a los daños en el territorio, incluido el mar territorial, de un Estado Parte conforme al artículo 3 a), la zona económica exclusiva u otra</p>

zona de un Estado Parte determinada conforme al artículo 3 b), o los daños conforme al artículo 3 c) respecto de un suceso determinado o por las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, conforme al artículo 3 d) hasta que se hayan cumplido las obligaciones conforme a los párrafos 2 y 4 del artículo 21 en cuanto a ese Estado Parte respecto de todos los años anteriores al acaecimiento de un suceso respecto del cual se reclame indemnización. La Asamblea determinará en el reglamento interior del Fondo SNP las circunstancias en las que se considerará que un Estado Parte no ha cumplido esas obligaciones.

3 Cuando se haya denegado indemnización temporalmente de conformidad con el párrafo 2, la indemnización se denegará permanentemente si las obligaciones conforme a los párrafos 2 y 4 del artículo 21 no se han cumplido dentro del plazo de un año después de que el Director haya notificado a ese Estado Parte su incumplimiento de las obligaciones.

4 Todo pago de contribuciones adeudadas al Fondo SNP se descontará de la indemnización pagadera al deudor o a los agentes del deudor.

5 Los párrafos 2 a 4 no se aplicarán a las reclamaciones por pérdida de vidas humanas o lesiones personales.»

Artículo 15

Se sustituye el párrafo 1 del artículo 23 del Convenio por el siguiente texto:

«1 Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 21, un Estado Parte podrá, al firmar sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o al depositar su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que asume la responsabilidad por las obligaciones que el presente Convenio impone a toda persona que deba pagar contribuciones de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18, 19 o 20 o en el párrafo 5 del artículo 21 con respecto a las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas recibidas en el territorio de ese Estado. Tal declaración se hará por escrito y en ella se especificará cuáles son las obligaciones contraídas.»

Artículo 16

Se suprime el artículo 43 del Convenio y el artículo 44 pasa a ser el artículo 43.

Artículo 17

El modelo de certificado que figura en el anexo I del Convenio se reemplaza por el modelo adjunto al presente Protocolo.

Artículo 18

Interpretación y aplicación

1 Entre las Partes en el presente Protocolo, el Convenio y el presente Protocolo se considerarán e interpretarán como un único instrumento.

2 Los artículos 1 a 44 y los anexos I y II del Convenio, enmendado por el presente Protocolo y su anexo, junto con los artículos 20 a 29 del presente Protocolo (las cláusulas finales), constituirán y se denominarán, *mutatis mutandis*, el *Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2010* (Convenio SNP de 2010). Los artículos 20 a 29 del presente Protocolo se volverán a numerar por orden consecutivo en relación con los artículos precedentes del Convenio. Las referencias en las cláusulas finales a otros artículos de las cláusulas finales se volverán a numerar en consecuencia.

haya firmado el presente Protocolo o depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.

Artículo 21

Entrada en vigor

1 El presente Protocolo entrará en vigor 18 meses después de la fecha en que se hayan cumplido las siguientes condiciones:

- por lo menos 12 Estados, incluidos cuatro Estados con un mínimo de dos millones de unidades de arqueo bruto cada uno, hayan manifestado su consentimiento en obligarse por él; y
- el Secretario General haya recibido información, de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 4 y 6 del artículo 20, de que las personas que en dichos Estados estarían obligadas a pagar contribuciones en virtud de los párrafos 1 a) y 1 c) del artículo 18 del Convenio, enmendado por el presente Protocolo, han recibido durante el año civil precedente una cantidad total de al menos 40 millones de toneladas de carga sujeta al pago de contribución a la cuenta general.

2 Para el Estado que manifieste su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo una vez satisfechas las condiciones para su entrada en vigor, ese consentimiento surtirá efecto tres meses después de la fecha en que se haya manifestado tal consentimiento, o en la fecha en que el presente Protocolo entre en vigor de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1, si esta fecha es posterior.

Artículo 22

Revisión y enmienda

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

2 El Secretario General convocará una conferencia de los Estados Partes en el presente Protocolo, con objeto de revisar o enmendar el Convenio, enmendado por el presente Protocolo, a petición de seis Estados Partes o de un tercio de los Estados Partes, si esta cifra es mayor.

3 Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la fecha de entrada en vigor de una enmienda al Convenio, enmendado por el presente Protocolo, se considerará aplicable al Convenio enmendado.

Artículo 23

Enmienda de los límites

1 Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 22, el procedimiento especial establecido en el presente artículo se aplicará únicamente a los efectos de enmendar los límites que figuran en el párrafo 1 del artículo 9 y en el párrafo 5 del artículo 14 del Convenio, enmendado por el presente Protocolo.

2 A petición de por lo menos la mitad, pero en ningún caso menos de seis, de los Estados Partes, el Secretario General distribuirá entre todos los Miembros de la Organización y todos los Estados Contratantes cualquier propuesta destinada a enmendar los límites establecidos en el párrafo 1 del artículo 9 y en el párrafo 5 del artículo 14 del Convenio, enmendado por el presente Protocolo.

3 Toda enmienda propuesta y distribuida de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 será sometida a la consideración del Comité jurídico de la Organización (el Comité jurídico) al menos seis meses después de la fecha de su distribución.

Artículo 19

En el capítulo VI se inserta el siguiente texto como artículo 44bis¹³ del Convenio:

«Cláusulas finales del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2010

Las cláusulas finales del *Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2010*, serán las cláusulas finales del Protocolo de 2010 relativo al *Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996*.»

CLÁUSULAS FINALES

Artículo 20

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1 El presente Protocolo estará abierto a la firma, en la sede de la Organización, desde el 1 de noviembre de 2010 hasta el 31 de octubre de 2011 y posteriormente seguirá abierto a la adhesión.

2 A reserva de las disposiciones de los párrafos 4 y 5, los Estados podrán expresar su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo mediante:

- firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
- firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- adhesión.

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

4 La manifestación de consentimiento en obligarse por el presente Protocolo irá acompañada de la presentación al Secretario General de datos sobre las cantidades totales de carga sujeta a contribución de hecho recibida en ese Estado durante el año civil precedente respecto de la cuenta general y de cada cuenta independiente.

5 La manifestación de consentimiento no vaya acompañada de los datos a los que se hace referencia en el párrafo 4 no será aceptada por el Secretario General.

6 Todo Estado que haya manifestado su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo presentará anualmente, el 31 de mayo o anteriormente, desde ese momento hasta que el presente Protocolo entre en vigor para él, datos sobre las cantidades totales de carga sujeta a contribución de hecho recibida en ese Estado durante el año civil precedente respecto de la cuenta general y de cada cuenta independiente.

7 Un Estado que haya manifestado su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo y que no haya presentado los datos sobre la carga sujeta a contribución requeridos en virtud del párrafo 6 respecto de los años pertinentes, antes de la entrada en vigor del Protocolo para ese Estado, será privado temporalmente de su condición de Estado Contratante hasta que haya presentado los datos requeridos.

8 Se considerará que un Estado que haya manifestado su consentimiento en obligarse por el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996, ha retirado dicho consentimiento en la fecha en que

¹³ Cabe señalar que el artículo 19 del Protocolo de 2010 inserta este artículo con el número 44bis; sin embargo, dado que el artículo 16 del Protocolo de 2010 suprime el artículo 43 del Convenio y cambia la numeración del artículo 44 por 43, la Secretaría ha asignado a este artículo el número 44, en lugar de 44bis.

4 Todos los Estados Contratantes, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité jurídico cuyo objeto sea examinar y aprobar enmiendas.

5 Las enmiendas se aprobarán por mayoría de dos tercios de los Estados Contratantes presentes y votantes en el Comité jurídico, ampliado tal como se dispone en el párrafo 4, a condición de que al menos la mitad de los Estados Contratantes del Convenio estén presentes en el momento de la votación.

6 Al pronunciarse sobre una propuesta destinada a enmendar los límites, el Comité jurídico tendrá en cuenta la experiencia que se tenga de los sucesos, especialmente la cuantía de los daños que de ellos se deriven, las fluctuaciones registradas en el valor de las monedas y el efecto de la enmienda propuesta en el coste del seguro. También tendrá en cuenta la relación entre los límites establecidos en el párrafo 1 del artículo 9 y los establecidos en el párrafo 5 del artículo 14 del Convenio, enmendado por el presente Protocolo.

7 a) Ninguna enmienda de los límites que se proponga en virtud del presente artículo podrá examinarse antes de transcurridos cinco años desde la fecha en que el presente Protocolo quede abierto a la firma, ni antes de transcurridos cinco años desde la fecha de entrada en vigor de una enmienda anterior en virtud del presente artículo.

b) No se podrá aumentar ningún límite de modo que exceda de la cuantía correspondiente al límite establecido en el presente Protocolo incrementado en un 6 % anual, calculado como interés compuesto, a partir de la fecha en que el presente Protocolo quede abierto a la firma.

c) No se podrá aumentar ningún límite de modo que exceda de la cuantía correspondiente al límite establecido en el presente Protocolo multiplicado por tres.

8 La Organización notificará a todos los Estados Contratantes toda enmienda aprobada de conformidad con el párrafo 5. La enmienda se considerará aceptada al final de un período de 18 meses contados a partir de la fecha de notificación, salvo que durante ese período no menos de un cuarto de los Estados que eran Estados Contratantes en el momento de la aprobación de la enmienda hayan comunicado al Secretario General que no aceptan dicha enmienda, en cuyo caso ésta se considerará rechazada y no surtirá efecto alguno.

9 Toda enmienda que se considere aceptada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8 entrará en vigor 18 meses después de su aceptación.

10 Todos los Estados Contratantes estarán obligados por la enmienda, salvo que denuncien el presente Protocolo de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 del artículo 24, al menos seis meses antes de que la enmienda entre en vigor. Tal denuncia surtirá efecto cuando la enmienda entre en vigor.

11 Cuando una enmienda haya sido aprobada pero el período de 18 meses necesario para su aceptación no haya transcurrido aún, todo Estado que se constituya en Estado Contratante durante ese período estará obligado por la enmienda si ésta entra en vigor. Todo Estado que se constituya en Estado Contratante después de ese período estará obligado por cualquier enmienda que haya sido aceptada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8. En los casos a que se hace referencia en el presente párrafo, un Estado quedará obligado por una enmienda a partir de la fecha en que ésta entre en vigor o cuando el presente Protocolo entre en vigor para ese Estado, si la fecha en que esto ocurra es posterior.

Artículo 24

Denuncia

1 El presente Protocolo podrá ser denunciado por cualquier Estado Parte en cualquier momento después de la expiración del período de un año a partir de la fecha en que entre en vigor el presente Protocolo para ese Estado.

2 La denuncia se efectuará depositando un instrumento a esos efectos ante el Secretario General.

3 La denuncia surtirá efecto 12 meses después de la fecha en que el Secretario General reciba el instrumento de denuncia, o transcurrido cualquier otro plazo más largo que se haga constar en dicho instrumento.

4 Independientemente de que un Estado Parte haya efectuado una denuncia en virtud del presente artículo, seguirá aplicándose toda disposición del presente Protocolo relativa a la obligación de pagar contribuciones con arreglo a lo dispuesto en los artículos 18 o 19 o en el párrafo 5 del artículo 21 del Convenio, enmendado por el presente Protocolo, respecto de los pagos de indemnización que la Asamblea pueda decidir en relación con un suceso acaecido antes de que la denuncia surta efecto.

Artículo 25

Periodos de sesiones extraordinarios de la Asamblea

1 Todo Estado Parte podrá, dentro de los 90 días siguientes a la fecha en que se haya depositado un instrumento de denuncia que en su opinión originará un aumento considerable en el nivel de las contribuciones de los demás Estados Partes, pedir al Director que convoque un periodo de sesiones extraordinario de la Asamblea. El Director convocará la Asamblea para que ésta se reúna 60 días después, como mínimo, de la fecha de recepción de la petición.

2 El Director podrá convocar por iniciativa propia un periodo de sesiones extraordinario de la Asamblea dentro de los 60 días siguientes a la fecha en que se haya depositado un instrumento de denuncia, si estima que tal denuncia originará un aumento considerable en el nivel de las contribuciones de los demás Estados Partes.

3 Si, en el curso de un periodo de sesiones extraordinario convocado de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 o 2, la Asamblea decide que la denuncia va a originar un aumento considerable en el nivel de las contribuciones de los demás Estados Partes, cualquiera de éstos podrá, a más tardar 120 días antes de la fecha en que la denuncia surta efecto, denunciar a su vez el presente Protocolo, y esta segunda denuncia surtirá efecto a partir de la misma fecha que la primera.

Artículo 26

Cesación

1 El presente Protocolo dejará de estar en vigor:

- a) en la fecha en que el número de Estados Partes sea inferior a seis; o
- b) 12 meses después de la fecha en que los datos relativos a un año civil anterior hayan de notificarse al Director de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 del Convenio, enmendado por el presente Protocolo, si tales datos muestran que la cantidad total de carga sujeta al pago de contribución a la cuenta general, de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 a) y 1 c) del artículo 18 del Convenio, enmendado por el presente Protocolo, recibida en los Estados Partes en dicho año civil anterior fue inferior a 30 millones de toneladas.

No obstante lo dispuesto en el apartado b), si la cantidad total de carga sujeta al pago de contribución a la cuenta general, de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 a) y 1 c) del artículo 18 del Convenio, enmendado por el presente Protocolo, recibida en los Estados Partes en el año civil precedente fue inferior a 30 millones de toneladas pero superior a 25 millones de toneladas, la Asamblea podrá, si considera que ello se debió a circunstancias excepcionales y que es improbable que se repita, decidir, antes de la expiración del periodo de 12 meses antes mencionado, que el Protocolo siga estando en vigor. Sin embargo, la Asamblea no podrá adoptar tal decisión más de dos años consecutivos.

2 Los Estados que estén obligados por el presente Protocolo la víspera de la fecha en que éste deje de estar en vigor permitirán que el Fondo SNP desempeñe las funciones descritas en el artículo 27 y, a esos efectos solamente, seguirán estando obligados por el presente Protocolo.

Artículo 27

Liquidación del Fondo SNP

- 1 Aun cuando el presente Protocolo deje de estar en vigor, el Fondo SNP:
 - a) satisfará las obligaciones que le correspondan respecto de un suceso ocurrido antes de que el presente Protocolo haya dejado de estar en vigor; y
 - b) podrá ejercer sus derechos por lo que hace a las contribuciones adeudadas en la medida en que éstas sean necesarias para satisfacer las obligaciones contratadas en virtud de lo dispuesto en a), incluidos los gastos de administración del Fondo SNP necesarios para ese fin.
- 2 La Asamblea tomará todas las medidas adecuadas para llevar a cabo la liquidación del Fondo SNP, incluida la distribución equitativa, entre las personas que hayan contribuido al mismo, de cualesquiera bienes que puedan quedar.
- 3 A los efectos del presente artículo, el Fondo SNP seguirá siendo una persona jurídica.

Artículo 28

Depositario

- 1 El presente Protocolo y toda enmienda aprobada en virtud del artículo 23 serán depositados ante el Secretario General.
- 2 El Secretario General:
 - a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o se hayan adherido al mismo, y a todos los Miembros de la Organización de:
 - i) toda nueva firma o depósito de un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, así como de la fecha en que se produzca y los datos sobre la carga sujeta a contribución presentados de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 20;
 - ii) los datos sobre la carga sujeta a contribución presentados anualmente desde entonces, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6 del artículo 20, hasta la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo;
 - iii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo;
 - iv) toda propuesta destinada a enmendar los límites de las cuantías de indemnización que se haya presentado de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 23;
 - v) toda enmienda que haya sido aprobada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 23;
 - vi) toda enmienda que se considere aceptada con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 8 del artículo 23, así como de la fecha en que tal enmienda entrará en vigor de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 9 del artículo 23;
 - vii) todo instrumento de denuncia del presente Protocolo que se deposite, así como de la fecha en que se recibió dicho instrumento y la fecha en que la denuncia surtirá efecto;
 - viii) toda notificación exigida por cualquier artículo del presente Protocolo; y
 - b) remitirá copias auténticas certificadas del presente Protocolo a todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.
- 3 Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el Secretario General remitirá una copia auténtica certificada del texto al Secretario General de las Naciones Unidas a efectos de registro y publicación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 29

Idiomas

El presente Protocolo está redactado en un solo original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, y cada uno de los textos tendrá la misma autenticidad.

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

HECHO EN LONDRES el día treinta de abril de dos mil diez.

* Se omiten las firmas.

Anexo 1

Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad por daños ocasionados por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP)

Expedido en virtud de lo dispuesto en el artículo 12 del Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2010

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Nº IMO de identificación del buque	Puerto de matrícula	Nombre y domicilio social principal completo del propietario

Se certifica que el buque arriba mencionado está cubierto por una póliza de seguro u otra garantía financiera que satisfice lo prescrito en el artículo 12 del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2010.

Tipo de garantía

Duración de la garantía

Nombre y dirección del asegurador (de los aseguradores) y (o) del fiador (de los fiadores)

Nombre

Dirección

.....

Este Certificado es válido hasta

Expedido o refrendado por el Gobierno de

(nombre completo del Estado)

En a (dd/mm/aaaa)

(lugar) (fecha)

(firma y título del funcionario que expide o refrenda el Certificado)

Notas explicativas:

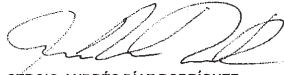
- 1 A discreción, al designar el Estado se puede mencionar la autoridad pública competente del país en que se expide el Certificado.
- 2 Si el importe total de la garantía procede de varias fuentes, se indicará la cuantía consignada por cada una de ellas.
- 3 Si la garantía se consigna en diversas formas, enumérense éstas.
- 4 En el epígrafe «Duración de la garantía», indíquese la fecha en que empieza a surtir efecto tal garantía.
- 5 En el epígrafe «Dirección» del asegurador (de los aseguradores) y/o del fiador (de los fiadores), deberá indicarse el domicilio social principal del asegurador (de los aseguradores) y/o del fiador (de los fiadores). Si procede, se indicará el domicilio social en el que se haya establecido el seguro u otra garantía.

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

CERTIFICA:

Que el texto presentado es copia fiel y completa del texto original en español del "Protocolo de 2010 Relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas", suscrito en Londres el 30 de abril de 2010, documento que reposa en los archivos del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de la Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales de este Ministerio, documento que consta de siete (7) folios.

Dada en Bogotá, D.C., a los dos (2) días del mes de octubre de dos mil veinticuatro (2024).



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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL PROYECTO DE LEY POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL "PROTOCOLO DE 2010 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS EN RELACIÓN CON EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE SUSTANCIAS NOCIVAS Y POTENCIALMENTE PELIGROSAS", SUSCRITO EN LONDRES EL 30 DE ABRIL DE 2010.

Honorables Senadores y Representantes:

En nombre del Gobierno Nacional y de acuerdo con los artículos 150 numeral 16, 189 numeral 2 y 224 de la Constitución Política, presentamos a consideración del Honorable Congreso de Colombia el proyecto de Ley por medio del cual se aprueba el "Protocolo de 2010 Relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, suscrito en Londres el 30 de abril de 2010". (en adelante "Convenio SNP").

A. CONSIDERACIONES PRELIMINARES

Desde finales del siglo pasado, el transporte de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas por el mar tomó notoriedad. El rápido crecimiento tecnológico y el aumento del uso de diversas sustancias en procesos industriales posicionaron el intercambio de este tipo de mercaderías como un comercio importante entre Estados, el cual ha impulsado la economía mundial de manera constante.

El comercio basado en el transporte de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, no se limita a un ámbito regional, sino que implica un cubrimiento universal. Por lo cual, los incidentes que involucran este tipo de sustancias son un hecho real con consecuencias internacionales contundentes, la implementación de medidas que buscan contrarrestar esta problemática ha carecido de aplicación y suficiencia debido a la falta de un régimen internacional y universal de responsabilidad y compensación.

En consecuencia, surgió la necesidad de desarrollar una normatividad equilibrada y económicamente viable, que combinase las ganancias del transporte marítimo de estas mercaderías, y la prevención de la contaminación del mar con el fin de asegurar la indemnización de los daños derivados del transporte internacional de sustancias nocivas y peligrosas por mar.

El Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas y su Protocolo (en adelante Convenio SNP), surgió para cubrir esta problemática. Su objetivo principal es lograr constituir un fondo donde se regule y vigile el régimen de las garantías financieras o seguros, para aquellos que han sido afectados por siniestros relacionados con este tipo de sustancias y darles un acceso fácil a un esquema comprensible e internacional de responsabilidad y compensación¹.

El Convenio SNP fue adoptado en la ciudad de Londres, Reino Unido, mediante una Conferencia Internacional organizada en las instalaciones de la Organización Marítima Internacional (en adelante OMI) en el mes de mayo de 1996. Su mayor influencia deviene del modelo de gran satisfacción y acogida implementado por el Protocolo de 1992 del Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños

¹ Reseña del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2010 (Convenio SNP de 2010) - https://www.hnscconvention.org/wp-content/uploads/2019/02/HNS-Convention-Overview_s.pdf.

debidos a la Contaminación por Hidrocarburos (en adelante FUND/92 o Fondo IOPC), el cual abarca todo lo referente al régimen de compensación por contaminación de hidrocarburos.

Cabe aclarar que en primera instancia no existe una cohesión interna en la industria química similar a la petrolífera, además, así como el petróleo es transportado a granel en buques especializados, los productos peligrosos o nocivos pueden transportarse en toda clase de buques, frecuentemente en forma de cargamentos parciales. Por otro lado, y a diferencia de lo que ha ocurrido en el transporte de petróleo, en el que sucesivas catástrofes marítimas ("Torrey Canyon", "Amoco Cadiz", "Exxon Valdez", etc.) han ido suministrando una experiencia que ha servido de pauta evolutiva del Derecho en la materia, el transporte de otras sustancias peligrosas no ha provocado en los últimos treinta años accidentes contaminantes significativos (aunque algunos sí han generado una alarma social, e.g., Cason, Corcubion - España 1988)².

En conclusión, los incidentes relacionados con derrames de sustancias SNP en el mar pusieron de manifiesto una brecha en el sistema de responsabilidad marítima, lo que llevó a la comunidad internacional a tomar medidas a través de la OMI, quien ideó un régimen de responsabilidad para compensar a los reclamantes en caso de derrames de sustancias SNP. Así mismo, ideó un sistema electrónico, denominado como "HNS Convention Cargo Contributor Calculator (HNS CCCC)"³ el cual ha sido una herramienta de asistencia a los Estados y los potenciales contribuyentes en la identificación y el reporte de los cargamentos cubiertos por el Convenio SNP, la cual es constantemente reevaluada y actualizada durante el proceso de adopción y entrada en vigor del Protocolo SNP 2010.

B. CONTENIDO DEL INSTRUMENTO

El Convenio SNP tiene como objetivo, establecer un régimen sólido y efectivo de indemnización con respecto al transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas basado en un sistema de responsabilidad compartida.

Adicionalmente, el artículo 2 señala que algunas disposiciones del "Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996" serán enmendadas por el presente Convenio SNP, por lo tanto, le serán aplicables a las Partes las disposiciones tanto del protocolo como las disposiciones del precitado Convenio. Por consiguiente, desde el artículo 3 hasta el 17, se suprimen, adicionan, modifican y sustituyen algunas disposiciones del convenio y su anexo.

A su vez, desde el artículo 20 al 29, se establecen las condiciones para efectuar la firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión del instrumento, el procedimiento de enmiendas, denuncia, cesación y los idiomas aplicables al presente Convenio SNP.

Por otra parte, el Convenio SNP sigue el modelo del sistema CLC92/FUND92 cuando establece un régimen de responsabilidad compartida para compensar a los reclamantes por daños y perjuicios derivados del transporte marítimo internacional o nacional de sustancias SNP. Es un régimen que combina la responsabilidad de los armadores (nivel 1) y la del Fondo SNP (Nivel 2), siendo el segundo nivel financiado por las contribuciones de los receptores en los Estados Parte de las sustancias peligrosas en cuantías significativas (por encima de determinados umbrales). De este modo, el resarcimiento de los daños por sustancias SNP queda estructurado en doble escalón "two tier system".

² Intertanko, the opro-hns Protocol. An overview (29th June 2006) [online]. London: International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO), 2006.
³ <https://www.hnscconvention.org/hns-ccc/>

Ahora bien, dados los problemas prácticos inherentes a la constitución del Fondo SNP, el Protocolo SNP 2010 restringió temporalmente el deber de contribuir al Fondo SNP. De modo que el Nuevo Convenio SNP 2010, deberá pesar únicamente sobre quienes reciban en los Estados Parte, sustancias SNP a granel (no los receptores de sustancias SNP en bultos, paquetes y contenedores, etc.) ya que el control es regulado por los Estados Parte y por ahora esto no es viable.

Entrada en vigor del instrumento

El Convenio entrará en vigor 18 meses después de la ratificación de por lo menos 12 Estados que durante el año calendario en curso, recibieron mínimo 40 millones de toneladas en bulto de cargamento SNP. Adicionalmente, cuatro de los doce Estados deben tener un tonelaje de arqueo bruto de por lo menos dos millones de TRB. Actualmente el Protocolo SNP 2010 cuenta con 6 Estados Parte, con una flota que representa el 3.53% del tonelaje mundial.

C. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL CONVENIO

Definición de Mercaderías Peligrosas:

Uno de los puntos más álgidos a lo largo de la negociación de Convenio SNP fue la concreta delimitación de lo que se entiende por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas a las cuales se les aplicará el nuevo régimen de responsabilidad y compensación. Dentro de las distintas opciones, en el Convenio se optó finalmente por la técnica de la remisión a las listas contenidas en diversos Instrumentos.

De este modo, la lista de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas es muy amplia, ya que incluye sustancias sólidas, líquidas o gaseosas, entre otras contempladas en los Códigos IBC, IGC, IMBSC, IMDG⁴, y en los Anexos I y II del Convenio MARPOL.

Tabla 1: Sustancias SNP⁵

Sustancias Cubiertas	Convenios / Códigos	Referencia (www.imo.org)
Bulto		
Aceites	MARPOL 73/78	Anexo I, Regulación I
Líquidos nocivos	MARPOL 73/78	Anexo II, Regulación 1.10
Líquidos Peligrosos Líquidos con una temperatura de inflamación no superior a 61 °C	Código IBC	Capítulo 17
Gases	Código IGC	Capítulo 19
Sólidos	Código IMBSC	Si están cubiertos por el código IMDG debidamente embalados
Embalados	Código IMDG	-----//-----

⁴ IBC - Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel; IGC - Código internacional para la construcción y el equipamiento de buques que transporten gases licuados a granel; IMBSC - Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel; IMDG - Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.
⁵ Maritime Transport of Hazardous and Noxious Substances: Liability and Compensation Discussion Paper / International Marine Policy, Transport Canada, October 2010

No obstante, quedan excluidos los daños de contaminación causados por hidrocarburos sometidos al ámbito de aplicación del régimen del CLC/FUND92 o del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por los Hidrocarburos para Combustible de los Buques del 2001 (en adelante BUNKERS/01), así como los ocasionados por materiales radiactivos, que se rigen solo por su normativa específica, i.e., Convenio relativo a la Responsabilidad Civil en la esfera del Transporte Marítimo de Materiales Nucleares del 1971(en adelante NUCLEAR/71).

Así mismo, dicho anteriormente, el sistema electrónico, denominado como "HNS Convention Cargo Contributor Calculator (HNS CCCC)" ha sido una herramienta de asistencia a los Estados y los potenciales contribuidores en la identificación y el reporte de los cargamentos cubiertos por el Convenio SNP, la cual es constantemente reevaluada y actualizada durante el proceso de adopción y entrada en vigor del Protocolo SNP 2010.

1. Daños cubiertos por el Convenio SNP 2010

El Convenio cubre los siguientes daños que resultan del tráfico marítimo internacional de sustancias SNP:

- a. Muerte y daños personales, a bordo o fuera de la nave cargando sustancias SNP;
- b. Pérdida y daño patrimonial o de bienes afuera de la embarcación;
- c. Pérdida y daños causados por contaminación en el medio ambiente;
- d. Costo de las medidas preventivas tomadas por parte de cualquier persona después de sucedido un accidente, con el fin de prevenir o mitigar el daño.

Los daños por accidentes marítimos que involucren sustancias SNP son cubiertos parcial o totalmente dependiendo de su ocurrencia geográfica. Específicamente, el Convenio cubre cualquier daño causado durante el tráfico internacional o nacional de sustancias SNP en una embarcación en marcha, incluyendo el mar territorial del Estado Parte del Convenio.

También cubre daño por contaminación en la Zona Económica Exclusiva o su área equivalente de un Estado Parte. Adicionalmente, el Convenio cubre daños (diferentes a los relacionados con la contaminación) causados por sustancias SNP cargadas en embarcaciones en marcha de los Estados Parte cuando están afuera del mar territorial en cualquier Estado.

Tabla 2: Ámbito de aplicación y daños cubiertos⁸

Ámbito de aplicación	Daños cubiertos
Mar Territorial (0-12 millas náuticas) de un Estado Parte	Cualquier daño (muerte, daño en persona y propiedad, contaminación, medidas preventivas)
Zona Económica Exclusiva (12 – 200 millas náuticas) de un Estado Parte	Daños por contaminación que incluyen medidas preventivas
A bordo de una nave de navegación marítima de un Estado Parte más allá del mar territorial.	Cualquier daño excluyendo contaminación.

El Convenio no cubre:

⁸ Maritime Transport of Hazardous and Noxious Substances: Liability and Compensation Discussion Paper / International Marine Policy, Transport Canada, October 2010.

- a. Daños causados durante el transporte de sustancias SNP en tierra antes o después de su transporte por el mar⁷.
- b. Daños por contaminación causados por hidrocarburos, ya que dicho daño está cubierto bajo los lineamientos del Convenio CLC92/FUND92. Sin embargo, cubre daños no relacionados por contaminación causados por hidrocarburos persistentes (e.i. daños causados por fuego o explosiones).
- c. Daños causados por material radioactivo ya sea a granel o envasado.

2. Demandantes o reclamantes

Si se llegase a aprobar este Convenio mediante Ley, cualquier víctima de daños en Colombia estaría facultada a realizar una demanda o reclamación, los demandantes o reclamantes pueden ser un individuo; un grupo de personas que se materializan mediante un Litisconsorcio; o cualquier Entidad pública/privada incluyendo Estados, o cualquier autoridad administrativa del Estado colombiano.

3. Nivel 1 "tier one" – Responsabilidad del Armador

Bajo el denominado "tier one" los demandantes buscan compensación en el armador, a quien se le imputa una responsabilidad objetiva por cualquier daño causado sujeta a ciertas excepciones (e.g. un acto de guerra, negligencia del Estado a través de una autoridad administrativa en ayudas a la navegación; y acción u omisión de un tercero); la responsabilidad del armador está basada en el tonelaje de la embarcación, como lo demuestra la siguiente tabla.

Tabla 3: Tamaño de la Embarcación y límites de responsabilidad⁹

Tamaño de la Embarcación	Límite de la responsabilidad por bulto "bulk" de sustancia SNP	Límites de responsabilidad por bulto de sustancias SNP
Embarcaciones igual o menor a 2000 TRB ⁹	10 millones de DEG ¹⁰ (aprox. \$220 millones USD)	11.5 millones de DEG (aprox. \$23 millones USD)
Embarcaciones entre 2.001 y 50.000 TRB	1.500 DEG por tonelada bruta = un máximo de 82 millones de DEG por 50.000 TRB (aprox \$164 millones de USD)	1.725 DEG por tonelada bruta = un máximo de 94.3 millones DEG por 50.000 TRB (aprox \$230 millones de USD)
Embarcaciones entre 50.001 TRB y 100.000 TRB	360 DEG por tonelada bruta = un máximo de 100 millones DEG por 100.000 TRB (aprox. \$200 millones de USD)	414 DEG por tonelada bruta = un máximo de 115 millones DEG por 100.000 TRB (aprox. \$230 millones de USD)
Para embarcaciones iguales o mayores de 100.000 TRB	100 millones DEG (aprox. \$200 millones de USD)	115 millones DEG (aprox. \$230 millones de USD)

El Convenio exige a todos los armadores que transporten sustancias SNP llevar a bordo de la embarcación un certificado o garantía financiera emitida por un Estado Parte indicando que dicha embarcación tiene cubierta su

⁷ Artículo 1(9) of the HNS Convention defines "carriage by sea" as "the period of time from when the hazardous and noxious substances enter any part of the ship's equipment, on loading, to the time they cease to be present in any part of the ship's equipment, on discharge. If no ship's equipment is used, the period begins and ends respectively when the hazardous and noxious substances cross the ship's rail."

⁸ Maritime Transport of Hazardous and Noxious Substances: Liability and Compensation Discussion Paper / International Marine Policy, Transport Canada, October 2010.

⁹ Toneladas de Registro Bruto.

¹⁰ Derechos Especiales de Giro.

responsabilidad civil bajo el Convenio¹¹. La garantía financiera del armador debe habilitar acciones directas con el fin de que los reclamantes puedan perseguir sus reclamaciones por compensación directamente con la aseguradora, en lugar de buscar compensación por parte del armador. Los Estados Parte deben asegurar que cualquier embarcación con carga de sustancias SNP que entre y salga de un puerto en su territorio o plataforma en costa afuera de su mar territorial, independiente del territorio donde fue registrada, tenga un certificado de seguro o garantía financiera correspondiente.

4. Nivel 2 "tier two" - El Fondo SNP

Cuando los daños por el siniestro exceden el límite de responsabilidad del armador establecido en el "Nivel 1", una compensación adicional se activará bajo el "Nivel 2" a través de un fondo denominado "Fondo SNP", el cual cubrirá hasta un máximo de 250 millones de Derechos Especiales de Giro (en adelante DEG) (aproximadamente \$5.000 millones) por siniestro o incidente, incluyendo la porción del armador. Si el total de reclamaciones admitidas no excede el total máximo dispuesto para compensación, entonces, todas las reclamaciones serán pagadas en su totalidad. De lo contrario, los pagos serán prorrateados (i.e. todos los reclamantes recibirán una porción igual de sus reclamaciones admitidas).

Los reclamantes por muerte o lesiones personales tendrán prioridad sobre otros reclamantes. Hasta dos tercios del monto total disponible es reservado para este tipo de reclamantes.

Para realizar una reclamación en contra del Fondo SNP, los reclamantes deben probar que existe una probabilidad razonable de que el daño fue resultado de un accidente que involucró una o más embarcaciones. El Fondo SNP puede ser responsable de pagar compensación "desde el primer dólar" si la embarcación en cuestión que causó el daño no puede ser identificada. En el evento que el armador se le exonere de responsabilidad, o si el armador es financieramente incapaz de cumplir su obligación, el fondo también responderá. Sin embargo, El Fondo SNP también podrá aplicar cierto tipo de defensas para ser eximido del pago por compensación (e.g. si el daño fue causado en un acto de guerra, o por descargas de sustancias SNP desde una embarcación naval de guerra).

De este modo, las contribuciones de la industria al Fondo SNP quedan estructuradas en una cuenta general y en tres cuentas independientes:

- a) Cuenta general, para SNP sólidas a granel y otras SNP;
- b) Cuenta para hidrocarburos;
- c) Cuenta para gases licuados de petróleo (LGP), tal como propano, butano, etc;
- d) Cuenta para gases naturales de petróleo (LNG).

Ha de señalarse que la principal razón para separar El Fondo SNP en cuentas es asegurar que cada cuenta pague sus propias reclamaciones y así evitar subvenciones recíprocas de reclamaciones entre las industrias involucradas. Sin embargo, en la etapa temprana de existencia del Fondo SNP, es posible que no existan suficientes contribuciones de sustancias SNP recibidas por los Estados Parte para poder constituir las cuentas por separado. Si este es el caso, se deberá posponer la constitución de las cuentas por separado y el Fondo SNP deberá subsistir solo con dos cuentas separadas¹², así:

- a) Cuenta para hidrocarburos;

¹¹ La garantía financiera es obligatoria para las embarcaciones que carguen sustancias SNP y registradas en los Estados Partes del Convenio (exceptuando naves navales o cualquier embarcación de la cual sea propiedad u operada por un Estado Parte y utilizada solo para la provisión de servicios gubernamentales con fines no comerciales).

¹² Are Hns Spills More Dangerous Than Oil Spills? A White Paper for the Inters pill Conference & the 4th IMO R&D Forum, Page 10- Marseille, May 2009. Prepared by: Dr. Karen Punnett, Managing Director, ITOFF, Ltd., UK.

- b) Cuenta general incluyendo los tres sectores.

Datos sobre transporte marítimo de mercaderías:

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo -UNCTAD desarrolló el index de Conectividad con las Líneas Marítimas (LSCI), el cual procura captar el nivel de integración de un país con la red existente de líneas marítimas mediante la evaluación de la conectividad con dichas líneas. En su último reporte, se evidenció que, en puertos como Cartagena debido a la aplicación de medidas de avance tecnológico, sumado a su ubicación estratégica, se generó una oportunidad para que los diferentes stakeholders mejoraran su eficiencia y productividad en sus actividades¹³.

Tabla 4: Operaciones de Transporte Internacional de Carga por Tipo de Buque¹⁴

Tipo de Buque	Operaciones	Participación
Portacontenedores	4171	45.76%
Granelero	1860	20.41%
Carga General	841	9.23%
Tanquero	796	8.73%
Carga Rodada (Ro/Ro)	399	4.38%
Carga Refrigerada	333	3.65%
Buques Químicos	293	3.21%
Gas Natural Licuado y Gas Licuado de Petróleo	205	2.25%

Cartagena en el Caribe colombiano, a excepción de Turbo en materia de carga refrigerada, es el puerto con gran actividad en cada una de las categorías descritas en la Tabla 14¹⁴, seguido por Buenaventura en el Pacífico colombiano que también registra una actividad en estos movimientos.

Tabla 5: Comportamiento del movimiento de Carga Internacional por Capitanía de Puerto¹⁵

CAPITANÍA MOVIMIENTO	Cartagena			
	Llegada	Salida		
General Contenedorizada	15524364.39	7763273.92	72.00%	62.89%
General Seca	3696995.17	636099.19	17.15%	5.15%
Granel Líquido	1633783.35	2707735.74	7.58%	21.93%
Granel Seco	674792.18	1225645.18	3.13%	9.93%
Refrigerada	32566.77	11885.77	0.15%	0.10%
Total General	21562501.86	12344639.80		
CAPITANÍA MOVIMIENTO	Buenaventura			
	Llegada	Salida		
Granel Seco	8575560.85	793756.37	45.05%	11.16%
General Seca	5375857.00	94506.85	28.24%	1.33%
General Contenedorizada	4658159.87	6205571.91	24.47%	87.27%
Granel Líquido	410346.80	16684.23	2.16%	0.23%

¹³ The Review of Maritime Transport 2019 – UNCTAD – 2019, United Nations

¹⁴ Anexo 1: Estadísticas Distribución de Operaciones por Capitanías de Puerto DIMAR / SITMAR

¹⁵ DIMAR / SITMAR 2020

Refrigerada	15349.43	103.92	0.08%	0.001%
-------------	----------	--------	-------	--------

CAPITANÍA MOVIMIENTO	Turbo			
	Llegada	Salida		
General	828501.63	491641.85	99.62%	55.68%
Contenedorizada				
General Seca	3178.16	-	0.38%	0.0%
Refrigerada	-	391388.17	0.00%	44.32%
Total General	831679.79	883010.02	100.00%	100.00%
Total General	19035273.95	7110603.08	100.00%	100.00%

Lo anterior demuestra que en Colombia, el transporte marítimo de carga, el cual incluye de alguna manera sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, está latente y es obligación del Estado evitar, en todo lo posible, que esas mercancías ocasionen accidentes que produzcan víctimas o daños en el medio ambiente, en los medios de transporte utilizados o en otros bienes, por lo cual debe procurarse la adopción de un régimen de responsabilidad civil y compensación frente a siniestros o daños causados por sustancias SNP.

Significado de "transporte marítimo" y "transporte en aguas nacionales":

Como se señaló anteriormente, el Convenio cubre cualquier daño causado durante el transporte internacional o transporte nacional de sustancias SNP por cualquier embarcación de navegación marítima en el mar territorial del Estado contratante. Si bien el Convenio se refiere en varios artículos al "transporte marítimo", de acuerdo con su título, sería más prudente en el contexto nacional estipular una interpretación de "transporte por agua". Lo anterior, no generaría dudas con respecto a que las embarcaciones marítimas que operan en nuestras aguas internas y que transportan cargamento SNP, sean de origen internacional o nacional, ya que en ambos casos estarían cubiertos en caso de incidente o siniestro. Esto implica que dicha carga también se consideraría "carga contribuyente" a los efectos del umbral anual bajo las diversas cuentas del Fondo SNP. Sin perjuicio de lo anterior, las demás embarcaciones seguirían sujetas a lo dispuesto en el ordenamiento jurídico colombiano.

Exclusión de embarcaciones por debajo de los 200 TBR:

Aunque el Convenio se aplica a cualquier buque de navegación marítima, los Estados Parte tienen la opción de excluir del Convenio los buques de navegación marítima de menos de 200 TBR que se dediquen a viajes y transporte de sustancias SNP empaquetados solamente.

Esta opción se ha introducido en el Convenio sobre la base de que esta categoría de buques plantea un riesgo relativamente bajo de daños, dado el menor volumen de su carga, especialmente cuando se transporta en paquetes. Desde un punto de vista práctico, excluir esta categoría de embarcaciones reduciría la carga administrativa de obtener y procesar certificados de seguro para embarcaciones pequeñas.

Del mismo modo, los receptores de carga transportados por estos buques no tendrían que informarlo al Fondo SNP. De ello se deduce que el daño causado por dichos buques no se registrará por este Convenio, sino más bien por la legislación nacional. Así como en el caso anterior que involucra buques no marítimos, el régimen aplicable sería el dispuesto por el ordenamiento jurídico colombiano y se aplicaría a buques de navegación marítima por debajo de 200 TBR.

Definición de Receptor para el Estado colombiano:

Como se señaló anteriormente, el Convenio permite a los Estados Parte elegir entre dos definiciones de receptor. Según el Artículo 1.4 (a), el receptor es:

- a) Receptor físico de carga en el puerto de descarga, incluido un agente o empresa de almacenamiento que recibe la carga para su transporte a un destino final en el Estado parte o
- b) Persona que recibe físicamente la carga SNP. Este podría ser el principal receptor o un agente del receptor principal. El agente no estaría obligado a informar dicha carga a los fines de su propio umbral anual, siempre que el principal se encuentra en el Estado contratante y el agente divulga el principal al Fondo SNP (o "autoridad designada").

Alternativamente, según el Artículo 1.4 (b), el Estado Parte puede formular su propia definición de receptor siempre y cuando las contribuciones al Fondo SNP sean las mismas que habrían sido bajo el Artículo 1.4 (a).

Los Estados que tienen la intención de ratificar la Convención han indicado en varias ocasiones su preferencia por la definición en el Artículo 1.4 (a), sobre la base de que contribuye a la certeza en la interpretación de quién se considera un receptor. Además, esta definición crea un cierto nivel de estabilidad para los interesados de la industria en que no hay un nuevo mecanismo controlado por el Estado necesitaría ser creado para satisfacer las condiciones de seguimiento de contribuyentes de carga y receptores dentro del estado.

Se propone que la definición de receptor establecida en el Artículo 1.4 (a) se adopte en Ley colombiana.

Sistema de Reporte en Colombia:

Como se señaló anteriormente, el Fondo SNP se financiará con contribuciones de receptores principalmente después de que se haya producido un incidente (es decir, posterior al incidente, con la excepción de costos). Las contribuciones o gravámenes se basarán en informes de recibos de SNP que excedan ciertos umbrales en el año anterior a un incidente. Para asegurar que todas las personas quienes están obligados a contribuir al Fondo SNP puedan ubicarse y facturarse si es necesario, el Convenio requiere que todos los Estados Parte informen al Director del Fondo SNP, sobre un base anual, detalles de todas las personas (es decir, datos de contacto y cantidades de contribuyentes carga) en un Estado que pueda contribuir al Fondo.

Es necesario implementar un sistema de informes que respalde esta obligación. Se han discutido internacionalmente opciones administrativas sobre cómo podría ser esta obligación:

- a) Sistema nacional de presentación de informes administrado y supervisado de cerca por una autoridad nacional; y
- b) Sistema de auto informe por industria con disposiciones para la verificación por parte de una autoridad nacional.

La opción (b) ha sido la opción preferida por la mayoría de los Estados y la industria. Consiste en un sistema donde los receptores se auto identifican e informan a una autoridad nacional designada anualmente. La autoridad nacional asume el deber de verificación puntual (o auditorías) de informes y presentación de información al Director del Fondo SNP. Las leyes y regulaciones nacionales deberán proporcionar medidas apropiadas para la aplicación de los requisitos de presentación de informes y las sanciones cuando no se cumplen.

Cabe mencionar que existe un precedente en Colombia frente a este enfoque. Para cumplir con su responsabilidad como miembro del Fondo IOPC, Colombia adoptó un conjunto de regulaciones que crean un efectivo mecanismo para el cumplimiento de los requisitos de informes y para la verificación estatal de responsabilidades de informar para los receptores de petróleo.

Anexo I

Estadísticas Distribución de Operaciones por Capitanías de Puerto DIMAR / SITMAR

Distribución de Operaciones de Buques de Carga General

Capitania	Carga General
CP05-Cartagena	29.61%
CP03-Barranquilla	22.00%
CP04-Santa Marta	13.44%
CP14-Puerto Bolívar	13.20%
CP01-Buenaventura	8.92%
CP07-San Andrés	7.02%
CP08-Turbo	2.14%
CP12-Providencia	1.31%
CP06-Riohacha	1.07%
CP09-Coveñas	0.83%
CP02-Tumaco	0.48%

Distribución de Operaciones de Buques de Carga Rodada (Ro/Ro)

Capitania	Carga Rodada (Ro/Ro)
CP05-Cartagena	53.13%
CP04-Santa Marta	23.66%
CP01-Buenaventura	23.31%

Distribución de Operaciones de Buques de Carga Refrigerada

Capitania	Carga Refrigerada
CP08-Turbo	61.26%
CP04-Santa Marta	33.03%
CP05-Cartagena	2.40%
CP14-Puerto Bolívar	1.80%
CP07-San Andrés	1.20%
CP03-Barranquilla	0.30%

Distribución de Operaciones de Buques Químicos

Capitania	Buques Químicos
CP05-Cartagena	36.52%
CP03-Barranquilla	23.55%
CP04-Santa Marta	19.80%
CP01-Buenaventura	17.06%
CP14-Puerto Bolívar	1.71%
CP02-Tumaco	1.37%

Distribución de Operaciones de Buques de Gas Natural Licuado y Gas Licuado de Petróleo

Capitania	Gas Natural Licuado y Gas Licuado de Petróleo
CP05-Cartagena	94.63%
CP03-Barranquilla	5.37%

D. CONSIDERACIONES CONSTITUCIONALES

A la luz de la Carta Política, diversos artículos describen los derechos colectivos de la sociedad en conjunto, que se ven directamente afectados por la contaminación ambiental, particularmente el derecho al medioambiente sano. El marco normativo que fundamenta el derecho al medio ambiente sano en Colombia se basa en disposiciones constitucionales específicas. A saber, el artículo 79 garantiza este derecho para todas las personas, con énfasis en la participación comunitaria en decisiones que lo afecten. Además, el artículo 90 de la Constitución Política de Colombia establece que el Estado es responsable por los daños causados a los particulares por la acción u omisión de las autoridades. El proyecto de ley busca establecer la responsabilidad del Estado en la regulación y supervisión del transporte marítimo de sustancias nocivas y peligrosas.

Respecto de lo anterior, no solamente el articulado de la Carta Política resalta los derechos de los ciudadanos a un medioambiente sano, sino que establece la obligación estatal establece que el Estado debe adoptar medidas preventivas para prevenir daños al medio ambiente e implementar medidas de precaución y responsabilidad respaldando la existencia de autoridades ambientales competentes. A su vez, la Constitución Política señala la salud y el saneamiento ambiental como servicios públicos a cargo del Estado, con acceso garantizado para todos los ciudadanos.

También, respecto de las generaciones futuras, se enfatiza la inclusión de la formación ambiental en la formación ciudadana. Además, el artículo 80 incorpora el principio de desarrollo sostenible, equilibrando el gasto y la oferta ambiental para las generaciones futuras.

Ahora, bien, el supremo tribunal constitucional ha llamado a la protección del medio ambiente en una línea jurisprudencial clara sobre la materia. El derecho al medio ambiente sano ha sido reconocido como un derecho fundamental por el desarrollo jurisprudencial de la Corte Constitucional de Colombia.

La Corte ha destacado la importancia vital del medio ambiente para la supervivencia y el desarrollo humano. además de enfatizar su carácter fundamental al advertir sobre las consecuencias catastróficas de su deterioro.

Es claro entonces que el espectro constitucional de la República de Colombia cuenta con un marco jurídico que vela por la protección del medio ambiente, y que insta al estado a reducir, evitar y controlar la contaminación de recursos naturales y establecer un régimen de responsabilidad e indemnización por daños causados por el transporte marítimo de sustancias nocivas y peligrosas en Colombia. Por tanto, el Convenio SNP, particularmente su objeto y fin, son concordantes con la política constitucional del Estado colombiano.

E. CONTEXTO LEGAL DEL INSTRUMENTO

Para entender el alcance del Convenio SNP, en el primer lugar se debe analizar sucintamente el sistema de responsabilidad extracontractual (i.e. *Lex Aquiliae*) en el régimen denominado como *Civil Law*¹⁶, el cual consta de la concurrencia de tres requisitos básicos para su materialización: un acto ilícito, un daño producido a otra persona; y una relación de causalidad entre el acto y el daño.

¹⁶ Civil Law: Atipicidad del acto ilícito, el deber de resarcir los daños causados se anuncia en una norma general, abstracta y de carácter abierto, e.g. Código Civil Colombiano.

<p>a. Acto ilícito generador del daño:</p> <p>Entiéndase como el acto genérico sobre el deber de abstenerse a realizar un comportamiento lesivo para los demás, el cual es considerado antijurídico sin dependencia a cualquier forma de culpabilidad (dolo o culpa). Así, en países como Colombia, pertenecientes al sistema Civil Law, se mantiene que la culpa consiste en la omisión de la diligencia exigible, cuyo empleo podría haber evitado un resultado no querido.</p> <p>La exigibilidad de esta diligencia se determina, en principio, según la actividad de que se trate; de lo que pueda y deba esperarse de una persona que actúe de manera razonable y sensata; de la complejidad técnica del asunto; de la necesidad de recurrir a patrones profesionales, ideales, y específicos de conducta en cuanto aspectos o empresariales; entre otros (e.g. en el sector de la navegación habrá que considerar que podría esperarse de un "marino competente", un "armador prudente", un "inspector precedente", etc.)¹⁷.</p> <p>b. Daño:</p> <p>El concepto jurídico del daño resarrible presenta características generales que requiere de una fragmentación y sistematización, las cuales no son de imperiosa revisión en la presente exposición de motivos. Sin embargo, es necesario definir y desarrollar el concepto de forma sucinta para un mejor entendimiento:</p> <p><i>"El daño significa todo detrimento, menoscabo o perjuicio que a consecuencia de un acontecimiento determinado experimenta una persona en sus bienes espirituales, corporales o patrimoniales, sin importar que la causa sea un hecho humano, inferido por la propia víctima o por un tercero, o que la causa sea un hecho de la naturaleza"¹⁸.</i></p> <p>Atendiendo a esta definición, lo que puede ser considerado denominador común en los diversos ordenamientos jurídicos e instrumentos internacionales aplicables en los países donde predomina el Sistema Civil Law, es la fundamental distinción entre los daños patrimoniales o materiales, daños personales o corporales y daños morales.</p> <p>- Daños Materiales:</p> <p>Los daños materiales son aquellos que se producen a los bienes integrantes del patrimonio del sujeto perjudicado por el acto ilícito y pueden clasificarse en dos grandes categorías. De una parte, el daño en sentido estricto o "daño emergente" (i.e. <i>Dammum Emergens</i>); de otra parte, el denominado "lucro cesante" (i.e. <i>Lucrum cessans</i>), que es la ganancia o beneficio que se ha dejado de obtener. Ambas son conocidas en la doctrina jurídica como "daños y perjuicios".</p> <p>- Daños Personales:</p> <p>Implican todos aquellos que se derivan de un menoscabo de la propia integridad física de la persona perjudicada, es decir los llamados daños corporales que incluyen la muerte y las lesiones de orden físico o psíquico, en su modalidad de daño emergente y el lucro cesante.</p> <p>Es decir, en caso de muerte, todos los gastos funerarios derivados del fallecimiento (daño emergente); los costos del ingreso para las personas dependientes de la vida de la víctimas (lucro cesante). En el caso de reparación a de lesiones personales, comprenderá los gastos hospitalarios y médicos de curación (daño emergente); la disminución o pérdida de la capacidad de generar ingresos a causa de este daño (lucro cesante).</p> <p>- Daños Morales:</p>	<p>Son aquellos consistentes en dolor, sufrimiento o padecimiento psíquico, injustamente ocasionados por el acto ilícito. Pueden ser consecuencia de un daño material o, más frecuentemente, secuela de un daño corporal. Así mismo también entran en esta categoría los derivados de un ataque a los derechos de la personalidad.</p> <p>c. La relación de Causalidad:</p> <p>La existencia de un nexo causal o relación de causa a efecto entre el acto ilícito y el daño es también requisito exigido por los sistemas jurídicos pertenecientes al Civil Law, donde se parte de la idea de la regularidad estadística, conforme en la cual un determinado hecho puede calificarse de causa de otro en caso de que, a partir de un juicio de probabilidad <i>ex ante</i>, este último pueda considerarse como la consecuencia evitable y previsible del primero. En definitiva, se responde de los daños cuya causación era de esperar en el curso normal de los acontecimientos.</p> <p>Limitación de la Responsabilidad en el Derecho marítimo:</p> <p>La institución de la limitación de responsabilidad va de la mano con el Derecho marítimo, en el sistema Civil Law la justificación de la limitación de la responsabilidad del armador ha venido girando en torno a la misma, ideas que, en general, se han empleado siempre a la hora de descubrir y defender el particularismo del Derecho Marítimo i.e., los mayores riesgos del mar frente a las actividades terrestres, la incomunicación y autarquía del buque y de la comunidad navegante¹⁹.</p> <p>No sería justo, dejar al armador responsable de las consecuencias lesivas de una navegación, que queda enteramente encomendada al capitán y que el armador no puede controlar desde el mismo momento en el que el buque zarpa de su puerto de matrícula. Se alude, además, a la descentralización económica que implica el ejercicio del negocio armador.</p> <p>El objetivo es alentar la empresa marítima comercial, que es arriesgada pero que posee un interés social y económico indudable, uno de los medios para conseguir dicho objetivo es garantizar la inmunidad al patrimonio terrestre del empresario que decide emprender esta empresa.</p> <p>A manera de ejemplo, Inglaterra siempre ha admitido que la limitación se fundamenta en la necesidad de no dejar a la industria armadora del país en situación desventajosa respecto a la de sus competidores. En consecuencia, se utilizaron políticas proteccionistas para abordar esta situación. El derecho anglosajón es un ejemplo clásico mediante la siguiente cita <i>"the shipowners's right to limit his liability is not a matter of justice... but has its justification in convenience"</i>²⁰.</p> <p>La limitación de la responsabilidad en el sector marítimo tiene justificación en el enorme valor alcanzado por los buques actuales y sus cargamentos; el aumento de riesgos de abordaje o colisión por el incremento del tráfico marítimo; y la imprevisibilidad de los daños y perjuicios que puede generar un daño en el buque.</p> <p>De lo que se trata, en definitiva, es de conservar un sistema de distribución de riesgos en el mar mediante un nuevo sistema del seguro de responsabilidad, especialmente a través de los Clubes de Protección e Indemnización que, para ser económicamente viable, exige, a su vez un techo legal máximo y predeterminado de la cuantía de la indemnización.</p> <p>¹⁷ Curso de Derecho Marítimo Internacional – Jose Luis Gabaldón García, Edit. Marcial Pons, Buenos Aires 2012 ¹⁸ Escobar, Rodrigo (1989). Responsabilidad contractual de la administración pública. Bogotá: Editorial. Temis. ¹⁹ Curso de Derecho Marítimo Internacional – Jose Luis Gabaldón García, Edit. Marcial Pons, Buenos Aires 2012. ²⁰ Lord Denning, en <i>The Bramley Moore</i>, Alexandra Trading Co. v. Miller 1964</p>
<p>La asegurabilidad de los riesgos de responsabilidad se convierte en el eje del sistema, que, en el caso de la navegación empresarial marítima, supone que la responsabilidad del armador no debe exceder de la cantidad asegurable en el mercado internacional, so pena de hacer imposible o inviable su explotación.</p> <p>La Responsabilidad Objetiva del Convenio SNP:</p> <p>La responsabilidad objetiva corresponde a aquella en la que el daño causado ha de ser resarcido aun cuando se pruebe la ausencia de culpa en el acto que lo genera, abandonando así el sistema subjetivista, tomando relevancia el análisis de ciertas actividades o condiciones consideradas especialmente arriesgadas o merecedoras de una tutela especial (e.g. navegación marítima, aviación civil, entre otros).</p> <p>En consecuencia, este sistema se encuentra especialmente limitado por los supuestos expresamente contemplados por el legislador, los cuales suelen venir con un régimen de seguro o garantía financiera obligatoria con acción directa del perjudicado frente al asegurador. En el ámbito del Derecho marítimo unificado, la responsabilidad extracontractual objetiva (aunque no absoluta, pues se prevén algunas excepciones) se aplica para los casos de daños materiales y personales derivados del transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas²¹.</p> <p>En efecto, este Instrumento Internacional establece una responsabilidad objetiva atenuada (no absoluta), con canalización exclusiva hacia el propietario del buque porteador y con excepciones idénticas a las del esquema de responsabilidad civil encaminados al derrame de hidrocarburos, y emanado de igual manera por la Organización Marítima Internacional en los Convenios CLC92/FUND92. En el citado esquema, se hacen asimismo pesar sobre el propietario del buque la obligación de la contratación de un seguro, así como otras concordantes y relativas a la posesión de los certificados de dicho seguro o garantía financiera²².</p> <p>Ordenamiento Jurídico Nacional:</p> <p>Teniendo en cuenta que existe un amplio nivel de competencias entre Autoridades del Estado y un gran número de normatividad no sistematizada relacionada con el transporte de cargamentos SNP, a continuación, se realizará una relación sucinta de la normatividad colombiana relacionada con la temática de esta exposición de motivos y la Dirección General Marítima:</p> <ul style="list-style-type: none"> El artículo 4° del Decreto -Ley 2324 del 1984, señala que la Dirección General Marítima es la Autoridad Marítima Nacional que ejecuta la política del Gobierno en materia marítima y dirige, coordina y controla las actividades marítimas. El numeral 19° del artículo 5° ibidem, determina que es función de la Dirección General Marítima, Aplicar, coordinar, fiscalizar y hacer cumplir las normas nacionales e internacionales tendientes a la preservación y protección del medio marino. La Ley 8 de 1980, Colombia ratificó el "Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar", así como el "Protocolo de 1978". El Anexo II & III del Convenio internacional para la prevención de la contaminación por buques 1973/1978, CONVENIO MARPOL, ratificado por el Estado colombiano mediante Ley 12 de 1981. <p>²¹ Curso de Derecho Marítimo Internacional – Jose Luis Gabaldón García, Edit. Marcial Pons, Buenos Aires 2012. ²² Artículo 12 del Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996.</p>	<ul style="list-style-type: none"> La Ley 865 de 1994, Colombia ratificó el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 – OPRC/90-, y Protocolo de Cooperación, Preparación y Luchas contra los Sucesos de Contaminación por Sustancias nocivas y Potencialmente Peligrosas, 2000", SNP/2000. Resolución 1125 de 2019 (diciembre 18) por medio de la cual se adiciona el Capítulo 12 al Título 1 de la Parte 2 del Reglamento Marítimo Colombiano número 4 (REMAC 4) "Actividades Marítimas" en lo referente a la adopción del Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código Internacional de Químicos - CIQ) de la Organización Marítima Internacional (Resolución MSC.6 (48) adoptada el 17 de junio de 1983 y sus enmiendas. Resolución 1124 de 2019 (diciembre 18) por medio de la cual se adiciona el Capítulo 11 al Título 1 de la Parte 2 del Reglamento Marítimo Colombiano número 4 (REMAC 4) "Actividades Marítimas" en lo referente a la adopción del Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código Internacional de Gases - CIG). Resolución 130 de 2019 (febrero 23) por medio de la cual se incorporan unas definiciones a la Parte 1 y se adiciona el Título 4 a la Parte 4 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", el cual se denominará "Transporte Marítimo de Mercancías Peligrosas". Resolución 136 de 2020 (30 de marzo) por medio de la cual se incorporan unas definiciones a la Parte 1 del REMAC 4 y se adiciona el Capítulo 2 al Título 4 de la Parte 4 del REMAC 4: "Actividades Marítimas", en lo concerniente a la adopción de directrices para el transporte y manipulación en Buques de apoyo mar adentro de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas." <p>Límites de responsabilidad en Colombia:</p> <p>Bajo la legislación colombiana, los límites a la responsabilidad del armador están sujetos al Libro quinto del Código de Comercio, Título segundo, en especial el artículo 1481 "Límite de la Responsabilidad del Armador". Estarán sujetas a límites indemnizatorios las reclamaciones relacionadas con muerte, lesiones corporales, pérdidas o daños sufridos en las cosas, incluidos daños a obras portuarias, dársenas, vías navegables y ayudas a la navegación, que se hayan producido a bordo o estén directamente vinculados con la explotación del buque o con operaciones de auxilio o salvamento, y los perjuicios derivados de cualquiera de esas causas, cualesquiera sean los supuestos de responsabilidad.</p> <p>Así mismo, la legislación colombiana estipula que no procederá la limitación a la responsabilidad cuando se trate de reclamaciones provenientes de daños causados por plataformas construidas para la exploración o la explotación de los recursos naturales de los fondos marinos o del subsuelo de éstos. Por su parte, el armador responsable no tendrá derecho a los límites indemnizatorios previstos en el artículo siguiente, si se prueba que el perjuicio fue causado por su culpa grave o dolo.</p> <p>En lo que respecta a los límites indemnizatorios, el ordenamiento jurídico colombiano no ha positivado aun dichos límites, sin embargo, haciendo una interpretación sistemática con instrumentos internacionales ratificados por el Estado colombiano se entiende que por límites indemnizatorios se tendrán los siguientes:</p>

<p>- Límites generales:</p> <p>a. Respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales: (i) 3,02 millones de DEG para buques cuyo arqueo no exceda de 2.000 toneladas y ii) para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el numeral i) de 2.001 a 30.000 toneladas: 1.208 DEG por tonelada; de 30.001 a 70.000 toneladas: 906 DEG por tonelada, y por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas: 604 DEG.</p> <p>b. Respecto de toda otra reclamación: (i) 1,51 millones de DEG para buques cuyo arqueo no exceda de 2.000 toneladas, (ii) para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso (i): de 2.001 a 30.000 toneladas: 604 DEG por tonelada; de 30.001 a 70.000 toneladas: 453 DEG por tonelada, y por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas: 302 DEG.</p> <p>Si la cuantía calculada de conformidad con el numeral 1, no basta para satisfacer en su totalidad las reclamaciones mencionadas en él, se podrá disponer de la cuantía calculada de conformidad con el numeral 2 para saldar la diferencia impagada de las reclamaciones mencionadas en el numeral 1.</p> <p>- Límite para las Reclamaciones vinculadas a pasajeros:</p> <p>a. Respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque surgidas en cada caso concreto, el límite de responsabilidad del armador del buque será una cantidad de 175.000 DEG multiplicada por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar de conformidad con su certificado.</p> <p>Así mismo, el ordenamiento jurídico colombiano concibe que para todos los efectos se entienda por arqueo bruto el calculado de conformidad con el Anexo I del Convenio Internacional de Arqueo Buques aprobado por Colombia mediante Ley 5 de 1974, así como por sus enmiendas y/o protocolos debidamente aprobados por Colombia.</p> <p>Al mismo tiempo, por reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque, el ordenamiento jurídico colombiano entiende que es toda reclamación promovida por cualquiera de las personas transportadas en dicho buque o en nombre de ellas que viaje:</p> <p>a) En virtud de un contrato de transporte de pasajeros, o b) Con el consentimiento del transportador, acompañando a un vehículo o a animales vivos amparados por un contrato de transporte de mercancías.</p> <p>A su vez, los límites indemnizatorios determinados en este acápite y en la legislación colombiana se aplicarán al total de las reclamaciones surgidas en cada caso concreto.</p> <p>A pesar de que Colombia en el nivel internacional no es un protagonista en importaciones o exportaciones de sustancias SNP, es importante analizar qué volumen de sustancias SNP a nivel nacional se están manejando. Estos tres escenarios sugieren analizar nacionalmente qué riesgos de incidentes es más alto dependiendo si el transporte marítimo de estas mercaderías se realiza dentro o afuera de Colombia o en sus aguas nacionales y rutas domésticas. Más aun, teniendo en cuenta el auge de hidrocarburos y <i>commodities</i> en Colombia, y el futuro incremento de transporte marítimo de estas sustancias desde y hacia plataformas <i>offshore</i>.</p>	<p>En términos del potencial costo del Convenio a los receptores de sustancias SNP, esto dependerá de un número de variables. Como con cualquier régimen de responsabilidad implica contribuciones a un fondo común para pagar las reclamaciones realizadas en contra de este fondo, el monto de cualquier contribución de los receptores en un año específico será determinado por el número y frecuencia de accidentes o siniestros SNP y el costo de las reclamaciones pagadas por el Fondo SNP. Adicionalmente, las contribuciones tienden a repartirse durante muchos años, especialmente en el caso de accidentes mayores, y tienden a ser reducidas por la recuperación obtenida por el Fondo SNP bajo cualquier curso de acción tomado por otras partes.</p> <p>Como experiencia a nivel nacional sobre alguna clase de medida de potencial obligatoriedad de pagar contribuciones al Fondo SNP son los Fondos IOPC. Desde esa perspectiva, las contribuciones hechas durante años a este Fondo por parte del Estado colombiano generan un alcance de entendimiento con conclusión razonable y positiva para ser parte del nuevo Fondo SNP.</p> <p>Contribuciones al Fondo y el Concepto de Receptor:</p> <p>El Fondo SNP y su cuenta serán financiados por una contribución anual para esas personas localizadas en un Estado Parte que en el año calendario anterior han:</p> <p>a) Recibido más de 150.000 toneladas de hidrocarburo persistente; b) Recibido más de 20.000 toneladas de LGP; c) Recibido cualquier cantidad de carga LNG;</p> <p>O mantener un título de carga LNG inmediatamente anterior a su descarga donde:</p> <p>a) El titular ha entrado a un acuerdo con el receptor que el primero deberá hacer las contribuciones en mención; b) El receptor ha informado a un Estado Parte que tal acuerdo existe c) Haber recibido cualquier otra carga de "bulk" bulto de sustancias SNP, incluyendo hidrocarburos diferentes a hidrocarburos persistentes, en cantidades que excedan las 200.000 toneladas.</p> <p>Mientras que el Convenio cubre daños causados por sustancias SNP cargadas en cualquier cantidad, el deber de pagar la contribución corresponde solamente con aquellas personas quienes exceden los umbrales mencionados anteriormente de sustancias SNP recibidas en un año en particular.</p> <p>La contribución al Fondo SNP será hecha con respecto a sustancias SNP cargadas por embarcaciones y recibidas en los puertos colombianos. Dichas contribuciones serán hechas con posterioridad a este evento y solo serán causadas después de que un siniestro o accidente ocurra, y serán asignadas solo con respecto a las cuentas involucradas en el accidente (i.e. OILNLG/LPG/cualquier otro bulto de sustancias SNP).</p> <p>La asignación aplicada a los individuos receptores será calculada conforme a las cantidades de carga recibidas en el año inmediatamente anterior del año en el cual ocurrió el incidente. Estas asignaciones podrán ser distribuidas durante varios años dependiendo del progreso de pagos de reclamaciones resultantes de estos incidentes.</p> <p>Es muy importante denotar que a los receptores de carga en embalaje y contenedores de sustancias SNP no se les requerirá reportar estos recibos o pagar contribuciones al Fondo SNP. Sin embargo, los daños causados por embalajes de sustancias SNP podrían continuar siendo cubiertos por la responsabilidad tanto del armador como la del Fondo SNP.</p>
<p>Por otra parte, en cuanto al alcance de la palabra "Receptor" los Estados Parte pueden escoger entre estas dos siguientes definiciones de Receptor²³:</p> <p><i>"[...] Receptor:</i></p> <p><i>a) la persona que, físicamente recibe una carga sujeta a contribución descargada en los puertos o terminales de un Estado Parte; con la salvedad de que, si en el momento de la recepción la persona que físicamente recibe la carga actúa como agente de otra persona sometida a la jurisdicción de cualquier Estado Parte, se considerará receptor al principal, si el agente facilita el nombre de éste al Fondo SNP; o</i></p> <p><i>b) la persona que, en el Estado Parte, de conformidad con la legislación nacional de dicho Estado, se considera el receptor de la carga sujeta a contribución descargada en los puertos o terminales de un Estado Parte, siempre que la cantidad total de carga sujeta a contribución recibida de conformidad con dicha legislación nacional sea sustancialmente la misma que la que se hubiera recibido en virtud de a).</i></p> <p><i>[...]"</i></p> <p>En lo que respecta al Artículo 1.4(a) se evidencia la influencia de la relación Agente / Principal, ya que permite a ciertos receptores físicos de cargamento, como compañías de almacenamiento, pasar la obligación de pagar la contribución a los principales receptores o dueños de la carga por medio de la identificación del receptor final. Ambas, el agente entendido como el receptor físico del cargamento de sustancias SNP en un puerto o terminal, y el principal, designado como receptor final, deberán ser sujetos a las jurisdicciones del Estado Parte y que esta le permita al receptor físico pasar la responsabilidad de la contribución al receptor final. En este caso, el receptor final o el dueño del cargamento incluirá en su reporte anual si el monto total que recibieron en el año excede los límites aplicables de contribución por carga. El agente o compañía de almacenamiento en este caso no deberá tener ninguna obligación de pago de la contribución respecto a su actividad con mercadería en bulto de sustancias SNP que ellos manipulen, en representación del principal.</p> <p>Si el agente o compañía de almacenamiento no puede revelar quién es su principal o si este principal está localizado en un Estado que no es parte, el agente o compañía de almacenamiento incluirá este cargamento en su reporte anual. Bajo esta situación, el agente o compañía de almacenamiento será considerado como el receptor principal de los bultos de sustancias SNP y será responsable del pago de la contribución.</p> <p>Por otra parte, el Artículo 1.4(b) permite a los Estados establecer su propia definición de receptor bajo su legislación nacional. Esta definición debe tener en cuenta la cantidad total de cargamento sujeto a contribución recibido por el Estado en lo aplicado conforme al artículo 1.4(a)²⁴.</p> <p>Tratamiento de cargamento en tránsito:</p> <p>Mientras que el Convenio SNP cubre cualquier daño que surja de sustancias SNP, el cargamento en tránsito no es un cargamento sujeto a contribución²⁵:</p>	<p><i>"[...] Carga sujeta a contribución: toda sustancia nociva y potencialmente peligrosa que se transporte por mar como carga a un puerto o terminal situados en el territorio de un Estado Parte y que se descargue en ese Estado. La carga en tránsito que sea transbordada directamente, o a través de un puerto o terminal, de un buque a otro, ya sea en su totalidad o en parte, durante su transporte continuo desde el puerto o terminal de carga original hasta el puerto o terminal de destino final se considerará como carga sujeta a contribución sólo con respecto a su recepción en el destino final.</i></p> <p><i>[...]"</i></p> <p>Esto significa que, si el bulto de sustancias SNP es almacenado en una etapa intermedia, mientras es transportada en el mar, con un traspaso directo entre embarcaciones (<i>ship to ship</i>) o a través de un puerto o terminal, el receptor del cargamento bulto de sustancias SNP en esta etapa intermedia no es constituyente de una carga sujeta a contribución al Fondo SNP, ya que corresponde a un traspaso entre naves en su curso marítimo. El propósito de esta disposición es evitar la situación de dos contribuciones separadas por dos diversos contribuyentes, la primera en el puerto de trasbordo y de nuevo en el puerto de destino final. Sin embargo, cargamentos en bulto de sustancias SNP recibidas en un puerto de trasbordo y pasados a vehículos de carga terrestres los cuales llevarán a el receptor final, si serán sujetos de contribución al Fondo SNP.</p> <p>En el caso de hidrocarburos persistentes, el receptor bajo el Convenio SNP será el mismo que la parte responsable del pago de contribuciones conforme al Convenio FUND92 (i.e. Fondo IOPC). Esto significa que, para contribuciones con respecto a hidrocarburos persistentes, la relación agente/principal no aplica. Como resultado, la persona que recibe el cargamento de hidrocarburos es responsable de pagar las contribuciones inclusive si actúa como agente del receptor principal.</p> <p>Por otra parte, reportes de la recepción de hidrocarburos persistentes deberán ser entregados a ambos (Fondo SNP y Fondo IOPC). Sin embargo, considerando que el umbral de reporte de recibos de hidrocarburos persistentes son los mismos en ambos Convenios (i.e. Convenio HNS y FUND92) la obligación de reporte no deberá generar cargas administrativas extras para los receptores.</p> <p>En el evento de un accidente o siniestro que involucre hidrocarburos persistentes, el receptor será requerido a pagar las contribuciones de Fondo SNP y el Fondo IOPC, pero solo si los daños son relevantes para ambos Convenios Internacionales.</p> <p>Obligaciones de reporte:</p> <p>Un aspecto clave de las obligaciones de los Estados Miembros es que estos deben cumplir bajo los lineamientos del Convenio SNP el reporte del cargamento de sustancias SNP recibido. Siendo más específicos, el Estado Parte debe asegurar que el nombre de cualquier persona responsable de pagar contribuciones aparezca en una lista que será establecida por el Director de los Fondos SNP. Los Estados Parte son responsables por las contribuciones perdidas como resultado de la no entrega de reportes por personas sujetas a dicho pago, por lo tanto, es interés del Estado Parte asegurar que el correcto reporte se dé a lugar. Por esta razón, el Convenio SNP impulsa a las partes para que tomen medidas pertinentes en pro de incluir sanciones dentro de su legislación nacional, con el objetivo de lograr una efectiva implementación de las obligaciones de los receptores de sustancias SNP²⁶.</p>

²³ Artículo 1(9) del "Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1992".

²⁴ Definition of "Receiver" - Institute for Mobility and Transport - Portugal. Posted: 29/10/2019. <https://www.bncsconvention.org/blog/definition-of-receiver/>

²⁵ Artículo 1.10 del "Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1992".

²⁶ Reporting Guidelines on Contributing Cargo - Thomas Liebert. Posted: 28/04/2013 <https://www.bncsconvention.org/blog/reporting-guidelines-on-contributing-cargo/>

Sancciones por el no reporte de cargamentos sujetos a contribución:

Como fue mencionado anteriormente, uno de los principales retos que los Estados deben afrontar previamente a la adopción del Protocolo SNP 2010 era el hecho de la falta de existencia de sanciones o consecuencias para Estados que no cumplieran sus obligaciones de reportar cargamentos sujetos a contribución. Sin sanciones apropiadas, los Estados que ratificaban el Convenio estaban expuestos a pagar en compensación a los Estados que no reportaron afectando así principios como "status quo" y el de equidad en la carga de la responsabilidad de contribución.

En el Convenio hay tres instancias cuando los Estados son requeridos a reportar sus cargamentos sujetos a contribución:

- a. Una vez ratificado el Convenio
- b. Anualmente, al Secretario General de la OMI, en el periodo previo a la entrada en vigor del Convenio;
- c. Anualmente, al Director del Fondo SNP una vez el Convenio entre en Vigor.

El Protocolo SNP 2010 introdujo nuevas sanciones con respecto a Estados que no entreguen sus reportes de cargamento sujeto a contribución, estas son las siguientes:

- a. El Instrumento de ratificación por un Estado que no sea acompañado de un reporte de cargamento sujeto a contribución, no será aceptado por el Secretario General de la OMI;
- b. En el periodo previo a la entrada en vigor, un Estado será temporalmente suspendido de ser contado como un Estado contratante si no ha entregado su reporte anual de cargamento sujeto a contribución;
- c. Una vez entrado en vigor el Convenio, ninguna compensación resultada de un siniestro será pagada a Estados que no hayan entregado su reporte de cargamento sujeto a contribución, a menos que el Director de los Fondos SNP entregue dicho reporte. Los Estados tendrán un año para entregar los reportes faltantes después de su incumplimiento en sus obligaciones. Debe aclararse que estas sanciones no aplicarán con respecto a reclamaciones por muerte o lesiones personales las cuales seguirán su curso normal hasta ser pagadas.

Aunque el Convenio aplica a cualquier embarcación marítima, incluyendo las que hagan navegación en aguas nacionales, los Estados Parte deben escoger excluir del Convenio embarcaciones marítimas por debajo de 200 TBR en viajes nacionales y que carguen embalaje de sustancia SNP únicamente. Si el Estado decidió excluir esa embarcación, ninguna obligación de contribución será asignada por el transporte de este tipo de mercancías y tampoco estarán sujetos a portar un certificado o garantía financiera conforme al Convenio SNP. Así mismo, el Fondo SNP no será responsable de ninguna compensación que devenga de contaminación o daño causado por estas embarcaciones.

Relación con la ley 2133 de 2021 (ley de abanderamiento).

El 4 de agosto de 2021 fue sancionada la Ley 2133 de 2021, "por medio de la cual se establece el régimen de abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para, actividades relacionadas con el sector marítimo", con la cual se busca un impulso efectivo del sector marítimo colombiano, con un abanderamiento de naves mucho más ágil y eficiente, eliminando a su vez demoras administrativas para

abanderar que aún persistían en el ordenamiento jurídico como el requisito de la escritura pública y la verificación de informes por tráfico de estupefacientes, así como estableciendo beneficios tributarios que sirvan de estímulo para que tanto nacionales y extranjeros abanderen en nuestro país.

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

No obstante, lo anterior, para lograr dicho posicionamiento regional en el ámbito marítimo, también es necesario que el Estado colombiano complementara 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.

F. ANÁLISIS DE IMPACTO FISCAL

El artículo 7 de la Ley Orgánica 819 de 2003, indica la necesidad de que cualquier proyecto de ley que ordene algún gasto u otorgue beneficios tributarios, sea compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Para lo anterior, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, deberá rendir su concepto favorable respecto de la compatibilidad del Proyecto de Ley con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República.

El análisis de impacto fiscal resulta imperioso a todos los proyectos de ley cuyo objeto sea aprobar tratados internacionales que prevean beneficios tributarios u ordenen un pago.

El Tratado no se encuentran dentro de ninguno de los preceptos descritos a lo largo del artículo 7° de la ley 819 de 2003. El instrumento en cuestión no genera ningún impacto fiscal, toda vez que, con la expedición de la ley correspondiente, no se ordena ningún gasto, ni se otorgan beneficios tributarios, como tampoco habrá disminución de alguna erogación para la aplicación del instrumento.

Adicionalmente y mediante Oficio 2-2024-050134 del 18 de septiembre de 2024, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público emitió un análisis de impacto fiscal favorable, indicando que tratándose de una ley aprobatoria de un instrumento internacional, le corresponde al Estado de la República de Colombia dar cumplimiento a los compromisos que se deriven de la aprobación del Protocolo, a través de sus instituciones y órganos de representación política y bajo el amparo de la legislación vigente, que para efectos presupuestales se rige por las leyes orgánicas de presupuesto, dentro de un marco de sostenibilidad fiscal, lo previsto en el Plan Nacional de Desarrollo, de acuerdo con la disponibilidad de recursos y las prioridades del Gobierno.

G. CONVENIENCIA DE LA APROBACIÓN DEL INSTRUMENTO

Es importante señalar que, la ratificación del Convenio por parte de Colombia aportará un nivel de compensación para los accidentes que involucren sustancias SNP causados por embarcaciones marítimas mucho más superiores que las descritas en el ordenamiento jurídico colombiano, considerando que el Convenio es más apto para lidiar altos niveles de riesgo provenientes de grandes cantidades de sustancia SNP movidas por mar. La responsabilidad objetiva del armador por contaminación y otros daños que incluyen muerte y lesiones personales, la obligación de

mantener una garantía financiera, el derecho de acción directa en contra del asegurador y la constitución del Fondo SNP, son garantías suficientes para asegurar que los reclamantes recibirán su compensación de manera pronta y adecuada, muy similar al Convenio CLC92 y FUND 92 ambos aprobados mediante Ley colombiana.

En tal virtud, los gastos que eventualmente podría generar la entrada en vigor de la iniciativa, por cuenta de la aprobación del Protocolo, tendrán que ser armonizados con las restricciones del Marco Fiscal de Mediano Plazo y ser incluidos en las proyecciones de gastos de mediano plazo del sector involucrado en su ejecución.

Por las razones anteriormente expuestas, el Gobierno Nacional, a través del Ministro de Relaciones Exteriores y el Ministro de Defensa Nacional, somete a consideración del Honorable Congreso de Colombia, el Proyecto de Ley "Protocolo de 2010, relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, suscrito en Londres el 30 de abril de 2010".

De los Honorables Congresistas,


LUIS GILBERTO MURILLO URRUTIA
Ministro de Relaciones Exteriores


IVÁN VELÁSQUEZ GÓMEZ
Ministro de Defensa Nacional

RAMA EJECUTIVA DEL PODER PÚBLICO
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
BOGOTÁ, D.C., 12 NOV 2024
AUTORIZADO. SOMÉTASE A LA CONSIDERACIÓN DEL HONORABLE CONGRESO DE COLOMBIA PARA
LOS EFECTOS CONSTITUCIONALES
(FDO.) GUSTAVO FRANCISCO PETRO URREGO
MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES
(FDO.) LUIS GILBERTO MURILLO URRUTIA

DECRETA:

ARTÍCULO PRIMERO: Apruébese el "Por medio de la cual se aprueba el «Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas», suscrito en Londres el 30 de abril de 2010".

ARTÍCULO SEGUNDO: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, el «Protocolo de 2010, relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas», suscrito en Londres el 30 de abril de 2010, que por el artículo primero de esta Ley se aprueba, obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo.

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

Dada en Bogotá, D.C., a los

Presentado al Honorable Congreso de Colombia por el Ministro de Relaciones Exteriores y el Ministro de Defensa Nacional.


LUIS GILBERTO MURILLO URRUTIA
Ministro de Relaciones Exteriores


IVÁN VELÁSQUEZ GÓMEZ
Ministro de Defensa Nacional

SENADO DE LA REPUBLICA
 Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)
 El día 18 del mes Noviembre del año 2024
 se radicó en este despacho el proyecto de ley
 N°. 318 Acto Legislativo N°. _____, con todos y
 cada uno de los requisitos constitucionales y legales
 por: Ministro de Relaciones Exteriores Dr. Luis Gilberto
Murillo Urrutia, Ministro de Defensa Dr. Iván Velásquez
Gómez
 (s) SECRETARIO GENERAL (E) *[Firma]*

SENADO DE LA REPUBLICA
 Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)
 El día 18 del mes Noviembre del año 2024
 se radicó en este despacho el proyecto de ley
 N°. 318 Acto Legislativo N°. _____, con todos y
 cada uno de los requisitos constitucionales y legales
 por: Ministro de Relaciones Exteriores Dr. Luis Gilberto
Murillo Urrutia, Ministro de Defensa Dr. Iván Velásquez
Gómez
 (s) SECRETARIO GENERAL (E) *[Firma]*

LEY 424 DE 1998
 (entero 13)
 por la cual se ordena el seguimiento a los convenios internacionales suscritos por Colombia.

El Congreso de Colombia
 DECRETA:

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

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

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

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

El Presidente del honorable Senado de la República, *Amyllor Acosta Medina*
 El Secretario General del honorable Senado de la República, *Pedro Fumerojo Vega*
 El Presidente de la honorable Cámara de Representantes, *Carlos Ardila Ballesteros*
 El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes, *Diego Vivas Tafur*

REPUBLICA DE COLOMBIA-GOBIERNO NACIONAL
 Publiquese y ajústese.
 Dada en Santa Fe de Bogotá, D. C., a 13 de enero de 1998.
 ERNESTO SAMPER PIZANO
 La Ministra de Relaciones Exteriores, *María Emma Méjía Vélez*

SECCIÓN DE LEYES
 SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES
 Bogotá D.C., 18 de noviembre de 2024

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.318/24 Senado "POR MEDIO DEL CUAL SE APRUEBA EL «PROCOLO DE 2010 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS EN RELACIÓN CON EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE SUSTANCIAS NOCIVAS Y POTENCIALMENTE PELIGROSAS», SUSCRITO EN LONDRES EL 30 DE ABRIL DE 2010", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Ministro de Relaciones Exteriores, doctor LUIS GILBERTO MURILLO URRUTIA; y el Ministro de Defensa Nacional, doctor IVÁN VELÁSQUEZ GÓMEZ. La materia de qué trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SEGUNDA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

SAÚL CRUZ BONILLA
 Secretario General (E)

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – NOVIEMBRE 18 DE 2024

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

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA




EFRAIN CEPEDA SARABIA
 SECRETARIO GENERAL (E) DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

SAÚL CRUZ BONILLA

CONCEPTOS JURÍDICOS

CONCEPTO JURÍDICO MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO AL ANTEPROYECTO DE LEY NÚMERO 318 DE 2024 SENADO

por medio del cual se aprueba el “Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas”, suscrito en Londres el 30 de abril de 2010.

 <p>3. Despacho Viceministra Técnica</p> <p>Doctor LUIS GILBERTO MURILLO Ministro MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Carrera 5 # 9-03, Bogotá D.C. Cundinamarca contactenos@cancilleria.gov.co</p> <p>Radicado: 2-2024-0501344 Bogotá D.C., 18 de septiembre de 2024 18:08</p> <p>Radicado entrada No. Expediente 41914/2024/OFI</p> <p>Asunto: Comentarios al anteproyecto de ley “Por medio del cual se aprueba el «protocolo de 2010 relativo al convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996»”.</p> <p>Apreciado Ministro:</p> <p>De manera atenta, dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003¹, se presentan los comentarios y consideraciones del Ministerio de Hacienda y Crédito Público a la versión del articulado presentada a esta Cartera, el día 28 de agosto del presente año, al Anteproyecto de Ley del asunto, en los siguientes términos:</p> <p>El anteproyecto de Ley tiene por objeto aprobar el «protocolo de 2010 relativo al convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996».</p> <p>De acuerdo con la exposición de motivos alegada, “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</p> <p><small>1 Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones.</small></p>	 <p>Continuación oficio 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 Internacional¹”.</p> <p>Expresado lo anterior, en primer lugar, es importante resaltar que los tratados, convenios, protocolos y demás acuerdos internacionales que suscribe la República de Colombia reflejan la voluntad del Gobierno Nacional de adoptar su contenido y han sido el fruto de trabajos de concertación previos que se ven reflejados en sus articulados. Todo lo anterior, en ejercicio de las facultades constitucionales otorgadas al presidente de la República en su calidad de jefe de Estado, quien tiene por competencia dirigir las relaciones internacionales, para lo cual puede celebrar con otros Estados y entidades de derecho internacional tratados o convenios².</p> <p>Desde el punto de vista presupuestal y los gastos que eventualmente podría generar la aprobación del convenio, es preciso resaltar que, de acuerdo con la Constitución Política³, el Gobierno formula anualmente el presupuesto de rentas y ley de apropiaciones, el cual se debe elaborar, presentar y aprobar dentro de un marco de sostenibilidad fiscal y corresponder al Plan Nacional de Desarrollo. En dicha Ley no podrá incluirse partida alguna que no corresponda a un crédito judicialmente reconocido, o a un gasto decretado conforme a ley anterior, o a uno propuesto por el Gobierno para atender debidamente el funcionamiento de las ramas del poder público, o al servicio de la deuda, o destinado a dar cumplimiento al Plan Nacional de Desarrollo.</p> <p>En concordancia con lo anterior, el Estatuto Orgánico de Presupuesto⁴ señala que corresponde al gobierno preparar anualmente el proyecto de presupuesto general de la Nación con base en los anteproyectos que le presenten los órganos que conforman este presupuesto⁵, para lo cual tendrá en cuenta la disponibilidad de recursos y los principios presupuestales para la determinación de los gastos que se pretenden incluir en el proyecto de presupuesto. En todo caso, los gastos autorizados por leyes preexistentes a la presentación del proyecto anual del Presupuesto General de la Nación serán incorporados a éste, de acuerdo con la disponibilidad de recursos, y las prioridades del Gobierno, si corresponden a</p> <p><small>2 Artículo 189, numeral 2, de la Constitución Política</small></p> <p><small>3 Artículo 346 de la Constitución Política</small></p> <p><small>4 Decreto 111 de 1996 “Por el cual se cumplen la Ley 38 de 1989, la Ley 179 de 1994 y la Ley 225 de 1995 que conforman el Estatuto Orgánico del Presupuesto”</small></p> <p><small>5 Artículo 47, Decreto 111 de 1996</small></p>						
 <p>Continuación oficio funciones de órganos del nivel nacional y guardan concordancia con el plan nacional de inversiones⁶”.</p> <p>Dicho esto, tratándose de una ley aprobatoria de un instrumento internacional, corresponderá al Estado de la República de Colombia dar cumplimiento a los compromisos que se deriven de la aprobación del Protocolo, a través de sus instituciones y órganos de representación política y bajo el amparo de la legislación vigente, que para efectos presupuestales se rige por las leyes orgánicas de presupuesto, dentro de un marco de sostenibilidad fiscal, lo previsto en el Plan Nacional de Desarrollo, de acuerdo con la disponibilidad de recursos y las prioridades del Gobierno.</p> <p>En tal virtud, los gastos que eventualmente podría generar la entrada en vigencia de la iniciativa, por cuenta de la aprobación del Protocolo, tendrán que ser armonizados con las restricciones del Marco Fiscal de Mediano Plazo y ser incluidos en las proyecciones de gastos de mediano plazo del sector involucrado en su ejecución.</p> <p>En los anteriores términos, este Ministerio, en el marco de las competencias establecidas en la Ley 819 de 2003, manifiesta su análisis fiscal sobre el proyecto de ley del asunto, y solicita se tengan en cuenta sus consideraciones. Asimismo, expresa muy atentamente la voluntad de colaborar con las iniciativas de otras entidades del Gobierno nacional dentro de los parámetros constitucionales y legales de disciplina fiscal vigente.</p> <p>Cordialmente,</p> <p>MARTA JUANITA VILLAVECES NIÑO Viceministra Técnica del Ministerio de Hacienda y Crédito Público OAJ/DGPPN</p> <p>Revisó: Germán Andrés Rubio Castiblanco/Lorenzo Uribe Bardon Elaboró: Diego Mauricio Olvera Rodríguez</p> <p><small>6 Artículo 39, Decreto 111 de 1996</small></p>	<div style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;"><h3>CONTENIDO</h3></div> <p>Gaceta número 2007 - Jueves, 21 de noviembre de 2024</p> <p style="text-align: center;">SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p style="text-align: center;">PROYECTOS DE LEY</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">Proyecto de Ley número 318 de 2024 Senado, por medio del cual se aprueba el “Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas”, suscrito en Londres el 30 de abril de 2010.</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">1</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center; padding: 10px 0 10px 40px;">CONCEPTOS JURÍDICOS</td> </tr> <tr> <td>Concepto Jurídico Ministerio de Hacienda y Crédito Público al Anteproyecto de Ley número 318 de 2024 Senado, por medio del cual se aprueba el “Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas”, suscrito en Londres el 30 de abril de 2010.</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">12</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; font-size: small;">IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2024</p>	Proyecto de Ley número 318 de 2024 Senado, por medio del cual se aprueba el “Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas”, suscrito en Londres el 30 de abril de 2010.	1	CONCEPTOS JURÍDICOS		Concepto Jurídico Ministerio de Hacienda y Crédito Público al Anteproyecto de Ley número 318 de 2024 Senado, por medio del cual se aprueba el “Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas”, suscrito en Londres el 30 de abril de 2010.	12
Proyecto de Ley número 318 de 2024 Senado, por medio del cual se aprueba el “Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas”, suscrito en Londres el 30 de abril de 2010.	1						
CONCEPTOS JURÍDICOS							
Concepto Jurídico Ministerio de Hacienda y Crédito Público al Anteproyecto de Ley número 318 de 2024 Senado, por medio del cual se aprueba el “Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas”, suscrito en Londres el 30 de abril de 2010.	12						