



## GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 2009

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

EDICIÓN DE 19 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 321 DE 2024 SENADO

por medio de la cual se aprueba el “Protocolo de Enmienda del Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América”, hecho en Bogotá, D. C. el 27 de julio de 2022.

PROYECTO DE LEY No. 321/2024

“POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL «PROCOLO DE ENMIENDA DEL ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA», HECHO EN BOGOTÁ D.C. EL 27 DE JULIO DE 2022.”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

Visto el texto del «PROCOLO DE ENMIENDA DEL ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA», HECHO EN BOGOTÁ D.C. EL 27 DE JULIO DE 2022.”

Se adjunta copia fiel y completa de la copia certificada en español del texto del Protocolo, 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 dos (2) folios.

El presente Proyecto de Ley consta de once (11) folios.

PROCOLO DE ENMIENDA DEL  
ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO  
ENTRE  
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA  
Y  
EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

El Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América (en adelante, las “Partes”);

Deseando modernizar y reforzar su relación bilateral en materia de aviación para proporcionar oportunidades adicionales de vuelos chárter, así como incrementar el transporte aéreo internacional exclusivamente de carga para facilitar un mayor y más eficaz comercio;

Han acordado enmendar el Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de la República de Colombia, hecho en Bogotá el 10 de mayo de 2011 (el “Acuerdo”), del modo siguiente:

**Artículo 1****Enmiendas al Artículo 2 del Acuerdo (“Concesión de derechos”)**

En el Artículo 2 del Acuerdo:

- El Párrafo 1, subpárrafo (c) se eliminará en su totalidad y sustituirá por lo siguiente:
  - el derecho a realizar transporte aéreo internacional entre puntos en las siguientes rutas:
    - para las líneas aéreas de los Estados Unidos, desde puntos anteriores a los Estados Unidos vía los Estados Unidos y puntos intermedios a cualquier punto o puntos en Colombia y más allá; y para el servicio exclusivo de carga, entre Colombia y cualquier punto o puntos;
    - para las líneas aéreas de Colombia, desde puntos anteriores a Colombia vía Colombia y puntos intermedios a cualquier punto o puntos en los Estados Unidos y más allá; y para el servicio exclusivo de carga, entre los Estados Unidos y cualquier punto o puntos; y
- El Párrafo 2 se eliminará en su totalidad y sustituirá por lo siguiente:
  - Cada línea aérea de una Parte podrá, en alguno o todos los vuelos y a su elección:
    - operar vuelos en cualquiera o ambas direcciones;
    - combinar diferentes números de vuelos en la operación de una aeronave;

- c. prestar servicio a puntos anteriores, intermedios y puntos más allá, y puntos situados en los territorios de las Partes, en cualquier combinación y en cualquier orden;
- d. omitir escalas en cualquier punto o puntos;
- e. transferir tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto;
- f. prestar servicios a puntos anteriores a cualquier punto situado en su territorio con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y publicar y anunciar tales servicios como servicios directos;
- g. efectuar escalas en cualquier punto ya sea dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;
- h. llevar tráfico de tránsito a través del territorio de la otra Parte; y
- i. combinar tráfico en la misma aeronave con independencia del origen de dicho tráfico;

sin limitación direccional o geográfica, y sin pérdida de ningún otro derecho de tráfico que se contemple en el presente Acuerdo, siempre que, con la excepción de los servicios exclusivos de carga, el transporte sea parte de un servicio que atienda un punto del territorio nacional de la línea aérea.

3. El Párrafo 3 se eliminará en su totalidad y sustituirá por lo siguiente:

3. En cualquier segmento o segmentos de las rutas anteriores, cualquier aerolínea de una Parte podrá realizar actividades de transporte aéreo internacional sin ninguna limitación en relación con el cambio del tipo o número de aeronaves operadas en cualquier punto de la ruta, siempre que, con excepción de los servicios exclusivos de carga, en la dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio nacional de la línea aérea y, en la dirección de llegada, el transporte al territorio nacional de la línea aérea sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

4. El Párrafo 5 se eliminará en su totalidad y sustituirá por lo siguiente:

5. Cualquier línea aérea de una Parte que preste servicios de transporte aéreo internacional chárter que originen en el territorio de una de las Partes, ya sean vuelos de ida o de ida y vuelta, tendrá la opción de cumplir con las leyes, los reglamentos y las normas sobre vuelos chárter de su territorio nacional o de la otra Parte. Si una Parte aplica distintas normas, reglamentos, términos, condiciones o limitaciones a una o más de sus líneas aéreas, o a líneas aéreas de distintos países, cada línea aérea de la otra Parte se someterá al criterio menos restrictivo. Nada de lo expuesto en el presente párrafo limitará los derechos de una Parte a exigir que las líneas aéreas de ambas Partes se adhieran a los requisitos relativos a la protección de los fondos de los pasajeros y a los derechos de cancelación y de reembolso de los pasajeros. Salvo lo que respecta a las normas de protección del consumidor a las que se refiere el presente párrafo, ninguna de las Partes exigirá a una línea aérea de la otra Parte, con respecto al transporte de tráfico desde el territorio de esa otra Parte o de un tercer país en viaje de ida o de ida y vuelta, que presente más que una notificación de que cumple con las leyes, los reglamentos y las normas pertinentes a las que hace referencia el presente

párrafo o de la dispensa de estas leyes, reglamentos o normas otorgada por las autoridades aeronáuticas pertinentes.

**Artículo 2**

**Enmienda al Artículo 11 del Acuerdo ("Competencia leal")**

El Párrafo 3 del Artículo 11 se eliminará en su totalidad y sustituirá por lo siguiente:

3. Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas de la otra Parte un requisito de primer rechazo, un índice de elevación, una tarifa de no objeción o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con los propósitos de este Acuerdo.

**Artículo 3**

**Entrada en vigor**


El presente Protocolo entrará en vigor en la fecha de la última nota en un canje de notas diplomáticas entre las Partes que confirme la culminación de todos los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del presente Protocolo.


EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, firman el presente Protocolo.

HECHO en Bogotá D.C., Colombia, el 27 de julio de 2022, en dos originales, en los idiomas inglés y español, siendo ambos igualmente auténticos.

POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA:

POR EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA:

  
**MARTHA LUCÍA RAMÍREZ BLANCO**  
 MINISTRA DE RELACIONES EXTERIORES

  
**FRANCISCO LUIS PALMIERI**  
 ENCARGADO DE NEGOCIOS A.I.

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 Enmienda del Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América», hecho en Bogotá D.C. el 27 de julio de 2022., 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 dos (02) folios.

Dada en Bogotá, D.C., a los treinta (30) días del mes de septiembre 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 ENMIENDA DEL ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA». HECHO EN BOGOTÁ D.C. EL 27 DE JULIO DE 2022.

Honorables Senadores y Representantes:

En nombre del Gobierno Nacional y en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 150 numeral 16, 189 numeral 2, y 224 de la Constitución Política de Colombia, presentamos a consideración del Honorable Congreso de la República el Proyecto de Ley "Por medio de la cual se aprueba el «PROTOCOLO DE ENMIENDA DEL ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA», hecho en BOGOTÁ D.C. el 27 de JULIO de 2022.

**A. CONSIDERACIONES PRELIMINARES**

a) **Ámbito Internacional:**

La política exterior del Estado colombiano busca consolidar y fortalecer instituciones y políticas que respondan a los cambios en el sistema internacional. Se ha enfatizado en lograr crecimiento y competitividad, igualdad de oportunidades y consolidación de la paz, lo que conduce a una mayor integración regional y diversificación de relaciones. Asimismo, se enfoca en profundizar las relaciones con socios tradicionales y estratégicos del país, lo cual se manifiesta a través del presente Protocolo de Enmienda con los Estados Unidos de América, socio tradicional y estratégico para Colombia.

Conforme a las Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia, potencia mundial de la vida", dentro de las estrategias para el posicionamiento global y regional de Colombia como potencia mundial de la vida, se encuentra la necesidad de profundizar relaciones con diversos actores del sistema internacional que influyen en los procesos regionales y globales. El objetivo de esta estrategia es aumentar la capacidad de influencia del país en procesos globales que involucren los intereses y necesidades internas de Colombia.

La Autoridad Aeronáutica Colombiana ha promovido, en un escenario de reciprocidad, esquemas que dinamizan el transporte aéreo entre Colombia y los Estados Unidos de América. En el marco de las excelentes relaciones bilaterales, los gobiernos de Colombia y los Estados Unidos firmaron el 27 de julio de 2022 en Bogotá, el Protocolo de Enmienda del Acuerdo de Transporte Aéreo vigente entre ambos países.

Esta Enmienda al acuerdo representará beneficios para la aviación comercial de ambos países y para los usuarios del transporte aéreo internacional, permitiendo operar servicios aéreos entre los dos territorios en un entorno competitivo y equilibrado. Lo anterior creará nuevas y mejores posibilidades de servicio para estimular al comercio exterior, las exportaciones e importaciones, y los vínculos económicos entre ambas naciones, donde el transporte aéreo es una necesidad esencial.

b) **Ámbito Nacional:**

Para Colombia, como se señala en las Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia, potencia mundial de la vida", Estados Unidos es un socio estratégico fundamental que ha contribuido activamente al desarrollo económico y social del país. Han sido 200 años de relaciones bilaterales con un balance positivo, en los que Estados Unidos continúa siendo el principal socio comercial destino del mayor volumen de exportaciones nacionales y origen de la mayor parte de las

|  |  |
|--|--|
| <p>importaciones de Colombia. Además, es uno de los países que más invierte en Colombia, fomentando la creación de empleo y desarrollo. Por lo tanto, dentro de las estrategias para el posicionamiento global y regional de Colombia como potencia mundial de la vida, se encuentra profundizar las relaciones con socios tradicionales y estratégicos.</p> <p>El Protocolo de Enmienda se circunscribe dentro de lo dispuesto por el artículo 226 de la Constitución Política, que establece: "El Estado promoverá la internacionalización de las relaciones políticas económicas, sociales y ecológicas sobre bases de equidad, reciprocidad y conveniencia nacional".</p> <p><b>B. CONTENIDO DEL INSTRUMENTO</b></p> <p>La citada Enmienda tiene por objeto modificar las disposiciones contenidas en el artículo 2 "Concesión de Derechos" y el artículo 11 "Competencia leal" del Acuerdo de Transporte Aéreo, así:</p> <p><b>*Artículo 1<br/>Enmiendas al Artículo 2 del Acuerdo ("Concesión de derechos")</b></p> <p>En el Artículo 2 del Acuerdo:</p> <p>1. El Párrafo 1, subpárrafo (c) se eliminará en su totalidad y sustituirá por lo siguiente:</p> <p>(c) el derecho a realizar transporte aéreo internacional entre puntos en las siguientes rutas:</p> <p>i. para las líneas aéreas de los Estados Unidos, desde puntos anteriores a los Estados Unidos vía los Estados Unidos y puntos intermedios a cualquier punto o puntos en Colombia y más allá; y para el servicio exclusivo de carga, entre Colombia y cualquier punto o puntos;</p> <p>ii. para las líneas aéreas de Colombia, desde puntos anteriores a Colombia vía Colombia y puntos intermedios a cualquier punto o puntos en los Estados Unidos y más allá; y para el servicio exclusivo de carga, entre los Estados Unidos y cualquier punto o puntos; y</p> <p>2. El Párrafo 2 se eliminará en su totalidad y sustituirá por lo siguiente:</p> <p>2. Cada línea aérea de una Parte podrá, en alguno o todos los vuelos y a su elección:</p> <p>a. operar vuelos en cualquiera o ambas direcciones;</p> <p>b. combinar diferentes números de vuelos en la operación de una aeronave;</p> <p>c. prestar servicio a puntos anteriores, intermedios y puntos más allá, y puntos situados en los territorios de las Partes, en cualquier combinación y en cualquier orden;</p> <p>d. omitir escalas en cualquier punto o puntos;</p>   | <p>e. transferir tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto;</p> <p>f. prestar servicios a puntos anteriores a cualquier punto situado en su territorio con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y publicar y anunciar tales servicios como servicios directos;</p> <p>g. efectuar escalas en cualquier punto ya sea dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;</p> <p>h. llevar tráfico de tránsito a través del territorio de la otra Parte; y</p> <p>i. combinar tráfico en la misma aeronave con independencia del origen de dicho tráfico; sin limitación direccional o geográfica, y sin pérdida de ningún otro derecho de tráfico que se contemple en el presente Acuerdo, siempre que, con la excepción de los servicios exclusivos de carga, el transporte sea parte de un servicio que atienda un punto del territorio nacional de la línea aérea.</p> <p>3. El Párrafo 3 se eliminará en su totalidad y sustituirá por lo siguiente:</p> <p>3. En cualquier segmento o segmentos de las rutas anteriores, cualquier aerolínea de una Parte podrá realizar actividades de transporte aéreo internacional sin ninguna limitación en relación con el cambio del tipo o número de aeronaves operadas en cualquier punto de la ruta, siempre que, con excepción de los servicios exclusivos de carga, en la dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio nacional de la línea aérea y, en la dirección de llegada, el transporte al territorio nacional de la línea aérea sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.</p> <p>4. El Párrafo 5 se eliminará en su totalidad y sustituirá por lo siguiente:</p> <p>5. Cualquier línea aérea de una Parte que preste servicios de transporte aéreo internacional chárter que originen en el territorio de una de las Partes, ya sean vuelos de ida o de ida y vuelta, tendrá la opción de cumplir con las leyes, los reglamentos y las normas sobre vuelos chárter de su territorio nacional o de la otra Parte. Si una Parte aplica distintas normas, reglamentos, términos, condiciones o limitaciones a una o más de sus líneas aéreas, o a líneas aéreas de distintos países, cada línea aérea de la otra Parte se someterá al criterio menos restrictivo. Nada de lo expuesto en el presente párrafo limitará los derechos de una Parte a exigir que las líneas aéreas de ambas Partes se adhieran a los requisitos relativos a la protección de los fondos de los pasajeros y a los derechos de cancelación y de reembolso de los pasajeros. Salvo lo que respecta a las normas de protección del consumidor a las que se refiere el presente párrafo, ninguna de las Partes exigirá a una línea aérea de la otra Parte, con respecto al transporte de tráfico desde el territorio de esa otra Parte o de un tercer país en viaje de ida o de ida y vuelta, que presente más que una notificación de que cumple con las leyes, los reglamentos y las normas pertinentes a las que hace referencia el presente párrafo o de la dispensa de estas leyes, reglamentos o normas otorgada por las autoridades aeronáuticas pertinentes.</p>  |
| <p><b>Artículo 2</b></p> <p><b>Enmienda al Artículo 11 del Acuerdo ("Competencia leal")</b></p> <p>El Párrafo 3 del Artículo 11 se eliminará en su totalidad y sustituirá por lo siguiente:</p> <p>3. Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas de la otra Parte un requisito de primer rechazo, un índice de elevación, una tarifa de no objeción o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con los propósitos de este Acuerdo.</p> <p><b>Artículo 3</b></p> <p><b>Entrada en vigor</b></p> <p>El presente Protocolo entrará en vigor en la fecha de la última nota en un canje de notas diplomáticas entre las Partes que confirme la culminación de todos los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del presente Protocolo. (...) "</p> <p>En ese entendido, en el citado Protocolo de Enmienda, las Partes buscan modernizar y fortalecer la relación bilateral en materia de aviación, creando nuevas oportunidades de servicio en el transporte exclusivo de carga para estimular el comercio exterior y los vínculos económicos entre ambas naciones y terceros países.</p> <p>Para lograr esta finalidad, se ha acordado una ampliación de los derechos de tráfico pactados, incluyendo los denominados derechos de séptima libertad del aire en un entorno competitivo y equilibrado. Esto permitirá a las empresas designadas por ambos países ampliar sus mercados y consolidar su presencia internacionalmente, beneficiando el comercio y a la economía en general de los países, así como el desarrollo e implementación de tarifas innovadoras y competitivas.</p> <p>Además, la Enmienda al artículo 11 del Acuerdo de Transporte Aéreo, relativa a las cláusulas de competencia leal, garantiza que se cumplan los propósitos del Acuerdo de Transporte Aéreo que regulan las relaciones aerocomerciales entre Colombia y Estados Unidos, desarrollando los servicios aéreos sobre bases de libre acceso en un entorno competitivo.</p> <p><b>C. CONTEXTO LEGAL DEL INSTRUMENTO.</b></p> <p>El 10 de mayo de 2011, en Bogotá D.C., Colombia, se suscribió el "Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América" (en adelante "el Acuerdo de Transporte Aéreo"). El Estado colombiano aprobó dicho Acuerdo mediante la Ley 1600 de 2012, y la Corte Constitucional lo declaró exequible mediante la Sentencia C-132 de 2014. Este Acuerdo está en vigor para ambas Partes desde el 6 de mayo de 2014.</p> <p>En ese orden, es de resaltar que el mencionado Acuerdo reemplazó el Acuerdo de Transporte Aéreo suscrito por ambos países el 24 de octubre de 1956.</p> <p>En cuanto a las enmiendas, el artículo 15 del Acuerdo en cita establece la aceptación por las Partes de la formulación de enmiendas y detalla el procedimiento para que estas entren en vigor.</p> <p>Sobre su objetivo, se tiene que el Acuerdo propende por consolidar un marco jurídico que regule y promueva un sistema de aviación internacional basado en la competencia justa y equitativa entre las</p> | <p>líneas aéreas en el mercado. Esto permite que las mencionadas líneas aéreas ofrezcan una variedad de opciones para el servicio del público viajero y del comercio de carga, alentando a cada línea aérea a desarrollar e implementar tarifas innovadoras y competitivas, expandiendo así las oportunidades en el transporte aéreo internacional.</p> <p>Asimismo, el Acuerdo busca mitigar la preocupación generada por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, los cuales ponen en peligro la seguridad de las personas o la propiedad y afectan adversamente la operación del transporte aéreo.</p> <p><b>D. ANÁLISIS DE IMPACTO FISCAL</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>El Protocolo de Enmienda 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.</p> <p>Aunado a ello, mediante Oficio 2-2023-056793 del 26 de octubre del 2023, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público emitió un análisis de impacto fiscal favorable indicando que el articulado del Protocolo es eminentemente comercial cuyos destinatarios para su cumplimiento son principalmente los agentes y participantes del transporte aéreo, de manera que desde el punto de vista presupuestal esta Cartera no tendría objeciones. En todo caso se indicó que cualquier gasto que pudiera derivarse de la aprobación del Protocolo tendría que ser armonizado con las restricciones del Marco Fiscal de Mediano Plazo y ser incluido en las proyecciones de gastos de mediano plazo del sector involucrado en su ejecución.</p> <p><b>E. CONVENIENCIA DE LA APROBACIÓN DEL INSTRUMENTO.</b></p> <p>Este nuevo entendimiento, sin duda, representará beneficios para la aviación comercial de ambos países y para los usuarios del transporte aéreo internacional. Permitirá operar los servicios aéreos entre los territorios en un entorno competitivo y equilibrado, creando nuevas y mejores posibilidades de servicio para estimular el comercio exterior, las exportaciones e importaciones, y los vínculos económicos entre las naciones, donde el transporte aéreo es una necesidad esencial.</p> <p>Esto está en consonancia con los lineamientos de política exterior de Colombia. La consensuación del texto de la Enmienda al Acuerdo de Transporte Aéreo con los Estados Unidos de América nos permite modernizar y reforzar la relación bilateral en materia de aviación, proporcionando mejores condiciones que faciliten el intercambio comercial y la inversión, los viajes de negocios, las exportaciones e importaciones, y la inserción de Colombia en el mundo. Asimismo, incrementará el transporte aéreo internacional exclusivamente de carga, facilitando y estimulando el comercio de manera más eficaz.</p> |

Por estas consideraciones, el Gobierno Nacional, a través de los Ministerios de Relaciones Exteriores, y de Transporte, solicita al Honorable Congreso de la República aprobar el "PROYECTO DE LEY POR MEDIO DEL CUAL SE APRUEBA EL «PROTOCOLO DE ENMIENDA DEL ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA», hecho en BOGOTÁ D.C. el 27 de JULIO de 2022".

De los Honorables Congresistas,

*[Firma]*  
 LUIS GILBERTO MURILLO URRUTIA  
 Ministro de Relaciones Exteriores

*[Firma]*  
 MARÍA CONSTANZA GARCÍA AICASTRO  
 Ministra de Transporte

**SENADO DE LA REPÚBLICA**  
 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° 321 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 Transporte Dra. María Constanza García AICASTRO

*[Firma]* *[Firma]*  
 (ef) (ef)

RAMA EJECUTIVA DEL PODER PÚBLICO  
 PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA  
 BOGOTÁ, D.C. 12 NOV 2024  
 AUTORIZADO. SOMETASE A LA CONSIDERACIÓN DEL HONORABLE CONGRESO DE LA REPÚBLICA PARA LOS EFECTOS CONSTITUCIONALES  
 (FDO.) GUSTAVO PETRO URREGO  
 MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES  
 (FDO.) LUIS GILBERTO MURILLO URRUTIA  
 MINISTRA DE TRANSPORTE  
 (FDO.) MARÍA CONSTANZA GARCÍA AICASTRO

DECRETA:

ARTÍCULO PRIMERO: Apruébese el «PROTOCOLO DE ENMIENDA DEL ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA», hecho en BOGOTÁ D.C. el 27 de JULIO de 2022.

ARTÍCULO SEGUNDO: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, el «PROTOCOLO DE ENMIENDA DEL ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA», hecho en BOGOTÁ D.C. el 27 de JULIO de 2022, que por el artículo primero de esta ley se aprueba, obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo.

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

Dada en Bogotá, D.C., a los

Presentado al Honorable Congreso de la República por el Ministro de Relaciones Exteriores y la Ministra de Transporte.

*[Firma]* *[Firma]*  
 LUIS GILBERTO MURILLO URRUTIA  
 Ministro de Relaciones Exteriores

*[Firma]*  
 MARÍA CONSTANZA GARCÍA AICASTRO  
 Ministra de Transporte

**LEY 424 DE 1998**

(enero 13)  
 por la cual se ordena el seguimiento a los convenios internacionales suscritos por Colombia.

El Congreso de Colombia  
 DECRETA:

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

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

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

Artículo 4º. La presente ley rige a partir de su promulgación.  
 El Presidente del honorable Senado de la República,  
*Amyllar Acosta Medina*  
 El Secretario General del honorable Senado de la República,  
*Pedro Ponceiro Vega*  
 El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,  
*Carios Ardila Ballesteros*  
 El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,  
*Diego Vives Tafur*  
 REPUBLICA DE COLOMBIA-GOBIERNO NACIONAL  
 Publicadas y ejecutadas.  
 Dada en Santa Fe de Bogotá, D. C., a 13 de enero de 1998.  
 ERNESTO SAMPER PIZANO  
 La Ministra de Relaciones Exteriores,  
*María Emma Mejía Vélez*

**SENADO DE LA REPUBLICA**  
 Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 17 del mes Noviembre del año 2024, se radicó en este despacho el proyecto de ley N° 321 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 Transporte Dra. María Constanza García AICASTRO

*[Firma]*  
 SECRETARIO GENERAL (ef)

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.321/24 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL «PROTOKOLO DE ENMIENDA DEL ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA», HECHO EN BOGOTÁ D.C. EL 27 DE JULIO DE 2022", 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 la Ministra de Transporte, doctora MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO. 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 Secretaria General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión SEGUNDA Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA


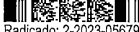
EFRAIN CEPEDA SARABIA  
 SECRETARIO GENERAL (E) DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

SAÚL CRUZ BONILLA

# CONCEPTOS JURÍDICOS

## CONCEPTO JURÍDICO DEL MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO AL ANTEPROYECTO DE LEY NÚMERO 321 DE 2024 SENADO

por medio de la cual se aprueba el "Protocolo de Enmienda del Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América", hecho en Bogotá, D. C. el 27 de julio de 2022.

|   |  |
|---|--|
|  <p>3. Despacho Viceministra Técnica</p> <p>Bogotá D.C.,</p>  <p>Radicado: 2-2023-056793</p> <p>Bogotá D.C., 26 de octubre de 2023 17:09</p> <p>Doctor<br/> <b>ÁLVARO LEYVA DURÁN</b><br/>                 Ministro<br/> <b>MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES</b><br/>                 Bogotá D.C. Cundinamarca<br/>                 contactenos@cancleria.gov.co<br/>                 notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co</p> <p style="text-align: right;">Radicado entrada<br/>                 No. Expediente 47982/2023/OFI</p> <p><b>Asunto:</b> Comentarios del Ministerio de Hacienda y Crédito Público al Anteproyecto de Ley "Por medio del cual se adopta el "Protocolo De Enmienda Del Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América"</p> <p>Respetado Ministro:</p> <p>De manera atenta se presentan los comentarios y consideraciones del Ministerio de Hacienda y Crédito al anteproyecto de ley indicado en el asunto, en los siguientes términos:</p> <p>El anteproyecto de Ley tiene por objeto aprobar el "Protocolo de Enmienda del Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América", con la finalidad de propiciar un escenario de reciprocidad que promueva y dinamice el transporte aéreo entre Colombia y los Estados Unidos de América.</p> <p>Particularmente, en la exposición de motivos se manifiesta que la aprobación del Protocolo busca la "ampliación de los derechos de tráfico pactados, incluyéndose los denominados derechos de séptima libertad de aire bajo un entorno competitivo y equilibrado, permitiéndole de esta forma a las empresas designadas por ambos países, ampliar sus mercados y consolidar su presencia internacionalmente, además de beneficiar al comercio y la economía en general de los países, así como desarrollar e implementar tarifas innovadoras y competitivas". Adicionalmente, se resalta importancia económica, política y de relaciones internacionales que representa Estados Unidos de América para Colombia, de manera que "resulta de gran relevancia actualizar este instrumento internacional donde se amplía aún más el libre acceso a los mercados lo cual sin duda beneficiará al comercio, la industria aeronáutica y el desarrollo de nuestras naciones, consolidando así los vínculos comerciales, desarrollándose nuevos y mejores servicios exclusivos de carga."</p> <p>Dicho lo anterior, sea lo primero resaltar que los tratados, convenios 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</p> | <p>Continuación oficio</p> <p>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 convenios<sup>1</sup>.</p> <p>Igualmente, es preciso decir que con fundamento en la soberanía nacional, en el respeto a la autodeterminación de los pueblos y en el reconocimiento de los principios del derecho internacional aceptados por Colombia<sup>2</sup>, el Estado de la República de Colombia debe dar cumplimiento a dichos compromisos, 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 materia presupuestal, la Constitución Política<sup>3</sup> establece que el Gobierno formulará 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 Presupuesto<sup>4</sup> 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 presupuesto<sup>5</sup>, para lo cual tendrá en cuenta la disponibilidad de recursos y los principios presupuestales para la determinación de los gastos que se pretendan 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 funciones de órganos del nivel nacional y guardan concordancia con el plan nacional de inversiones<sup>6</sup>.</p> <p>En tal virtud, revisado el articulado del Protocolo que se pretende aprobar se encuentra que éste es eminentemente comercial cuyos destinatarios para su cumplimiento son principalmente los agentes y participantes del transporte aéreo, de manera que desde el punto de vista presupuestal esta Cartera no tendría objeciones y en todo caso cualquier gasto que pudiera derivarse de la aprobación del mencionado Protocolo tendría que ser armonizado con las restricciones del Marco Fiscal de Mediano Plazo y ser incluido en las proyecciones de gastos de mediano plazo del sector involucrado en su ejecución.</p> <p><small>1 Artículo 169, numeral 2, de la Constitución Política<br/>                 2 Artículo 9 de la Constitución Política<br/>                 3 Artículo 346 de la Constitución Política<br/>                 4 Decreto 111 de 1996 "Por el cual se convoca la Ley 38 de 1988, la Ley 179 de 1994 y la Ley 225 de 1995 que conforman el Estatuto Orgánico del Presupuesto"<br/>                 5 Artículo 47, Decreto 111 de 1996<br/>                 6 Artículo 39, Decreto 111 de 1996</small></p> <p>Continuación oficio</p> <p>Por lo expuesto, este Ministerio solicita se tengan en cuenta las anteriores consideraciones y 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><b>MARÍA FERNANDA VALDÉS VALENCIA</b><br/>                 Viceministra Técnica<br/>                 OAJ/DGPPN</p> |
|---|--|

# PROYECTOS DE LEY

## PROYECTO DE LEY NÚMERO 322 DE 2024 SENADO

por medio de la cual se aprueba el “Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001”, adoptado en Londres el 23 de marzo de 2001.

|  |   |
|--|---|
| <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY No. 322/2024</p> <p style="text-align: center;">POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL «CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES, 2001», ADOPTADO EN LONDRES EL 23 DE MARZO DE 2001</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p>Visto el texto del «CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES, 2001», ADOPTADO EN LONDRES EL 23 DE MARZO DE 2001.</p> <p>Se adjunta copia fiel y completa de la versión en español del texto del Tratado, certificado por el Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de la Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores, documento que reposa en el Archivo del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de este Ministerio y que consta de seis (6) folios.</p> <p style="text-align: center;">El presente Proyecto de Ley consta de catorce (14) folios.</p>  | <p style="text-align: center;"><b>CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES, 2001</b></p> <p>Los Estados Partes en el presente Convenio,</p> <p><b>RECORDANDO</b> el artículo 194 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, que establece que los Estados tomarán todas las medidas que sean necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino,</p> <p><b>RECORDANDO ASIMISMO</b> el artículo 235 de dicha Convención, que prevé que, a fin de asegurar una pronta y adecuada indemnización de todos los daños resultantes de la contaminación del medio marino, los Estados cooperarán en el ulterior desarrollo de las normas de derecho internacional pertinentes,</p> <p><b>TOMANDO NOTA</b> de que el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, y el Convenio Internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1992, garantizan la indemnización de las personas que sufren daños debidos a la contaminación resultante de fugas o descargas de hidrocarburos transportados a granel por vía marítima,</p> <p><b>TOMANDO NOTA TAMBIÉN</b> de que el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996, se adoptó para ofrecer una indemnización adecuada, pronta y efectiva por los daños ocasionados por sucesos relacionados con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas,</p> <p><b>RECONOCIENDO</b> la importancia de establecer una responsabilidad objetiva para todos los tipos de contaminación por hidrocarburos que esté vinculada a una limitación adecuada del nivel de dicha responsabilidad,</p> <p><b>CONSIDERANDO</b> que se necesitan medidas complementarias para garantizar el pago de una indemnización adecuada, pronta y efectiva por los daños debidos a la contaminación resultante de fugas o descargas de hidrocarburos para combustible procedentes de los buques,</p> <p><b>DESEOSOS</b> de adoptar reglas y procedimientos internacionales uniformes para determinar las cuestiones relativas a la responsabilidad y ofrecer una indemnización adecuada en tales casos,</p>  |
| <p style="text-align: center;"><b>CONVIENEN:</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Artículo 1</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Definiciones</b></p> <p>A los efectos del presente Convenio regirán las siguientes definiciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. "Buque": toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea.</li> <li>2. "Persona": todo individuo o sociedad, o entidad de derecho público o privado, esté o no constituida en compañía, con inclusión de un Estado o de cualquiera de sus subdivisiones políticas.</li> <li>3. "Propietario del buque": el propietario, incluido el propietario inscrito, el fletador a casco desnudo, el gestor naval y el armador del buque.</li> <li>4. "Propietario inscrito": la persona o personas inscritas como propietarias del buque o, si el buque no ha sido matriculado, la persona o personas propietarias del mismo. No obstante, en el caso del buque que sea propiedad de un Estado y esté explotado por una compañía inscrita en ese Estado como armador del buque, por "propietario inscrito" se entenderá dicha compañía.</li> <li>5. "Hidrocarburos para combustible": todos los hidrocarburos de origen mineral, incluidos los lubricantes, utilizados o que se vayan a utilizar para la explotación o propulsión del buque y todo residuo de los mismos.</li> <li>6. "Convenio de Responsabilidad Civil": a) Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, enmendado.</li> <li>7. "Medidas preventivas": todas las medidas razonables que con posterioridad a un suceso tome cualquier persona con objeto de evitar o reducir al mínimo los daños debidos a contaminación.</li> <li>8. "Suceso": todo acontecimiento o serie de acontecimientos de origen común, que cause daños debidos a contaminación o que cree una amenaza grave e inminente de causar tales daños.</li> <li>9. "Daños debidos a contaminación":       <ol style="list-style-type: none"> <li>a) las pérdidas o daños ocasionados fuera del buque por la contaminación resultante de la fuga o la descarga de hidrocarburos para combustible procedentes de un buque, dondequiera que se produzca tal fuga o descarga, si bien la indemnización por deterioro del medio ambiente, aparte de la pérdida de beneficios resultante de dicho deterioro, estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; y</li> <li>b) el costo de las medidas preventivas y las otras pérdidas o daños ocasionados por tales medidas.</li> </ol> </li> <li>10. "Estado de matrícula del buque": respecto de un buque matriculado, el Estado en que se halla matriculado el buque; y respecto de un buque no matriculado, el Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque.</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>11. "Arqueo bruto": el arqueo bruto calculado de acuerdo con las reglas sobre la medición del arqueo que figuran en el anexo 1 del Convenio Internacional sobre arqueo de buques, 1969.</li> <li>12. "Organización": la Organización Marítima Internacional.</li> <li>13. "Secretario General": el Secretario General de la Organización.</li> </ol> <p style="text-align: center;"><b>Artículo 2</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Ámbito de aplicación</b></p> <p>El presente Convenio se aplicará exclusivamente a:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) los daños debidos a contaminación ocasionados:       <ol style="list-style-type: none"> <li>i) en el territorio de un Estado Parte, incluido su mar territorial; y</li> <li>ii) en la zona económica exclusiva de un Estado Parte, establecida de conformidad con el derecho internacional, o, si un Estado Parte no ha establecido tal zona, en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado y adyacente a dicho mar territorial delimitada por ese Estado de conformidad con el derecho internacional y que no se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado;</li> </ol> </li> <li>b) las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo tales daños.</li> </ol> <p style="text-align: center;"><b>Artículo 3</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Responsabilidad del propietario del buque</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Salvo en los casos estipulados en los párrafos 3 y 4, el propietario del buque en el momento de producirse un suceso será responsable de los daños debidos a contaminación ocasionados por cualesquiera hidrocarburos para combustible que el buque lleve a bordo, o que procedan de dicho buque, con la salvedad de que, si un suceso está constituido por una serie de acontecimientos que tienen el mismo origen, la responsabilidad recaerá sobre el que fuera propietario del buque en el momento de producirse el primero de esos acontecimientos.</li> <li>2. En caso de que más de una persona sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1, su responsabilidad será solidaria.</li> <li>3. No se imputará responsabilidad alguna por daños debidos a contaminación al propietario del buque si éste prueba que:       <ol style="list-style-type: none"> <li>a) los daños se debieron a un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o a un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible; o</li> <li>b) los daños se debieron totalmente a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daños;</li> </ol> </li> </ol> |

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

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

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

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

**Artículo 4**  
**Exclusiones**

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

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

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

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

**Artículo 5**  
**Sucesos en los que participen dos o más buques**

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

b) Todo Estado Parte notificará al Secretario General:

- i) las responsabilidades y las condiciones concretas de la autorización concedida a las instituciones u organizaciones reconocidas por él;
- ii) la revocación de tal autorización; y
- iii) la fecha a partir de la cual dicha autorización o revocación de autorización surtirá efecto.

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

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

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

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

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

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

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

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

**Artículo 6**  
**Limitación de la responsabilidad**

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

**Artículo 7**  
**Seguro o garantía financiera obligatorios**

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

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

- a) nombre del buque, número o letras distintivos y puerto de matrícula;
- b) nombre y domicilio social principal del propietario inscrito;
- c) número IMO de identificación del buque;
- d) tipo de garantía y duración de la misma;
- e) nombre y domicilio social principal del asegurador o de la otra persona que provea la garantía y, cuando proceda, el lugar en que se haya establecido el seguro o la garantía; y
- f) período de validez del certificado, que no será mayor que el período de validez del seguro o de la garantía.

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

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

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

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

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

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

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

15 Todo Estado podrá declarar en el momento de ratificar, aceptar o aprobar el presente Convenio, o de adherirse al mismo, o en cualquier momento posterior, que el presente artículo no se aplicará a los buques que operen exclusivamente en la zona de ese Estado a que se hace referencia en el artículo 2 a) 1).

**Artículo 8**

**Plazos**

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

**Artículo 9**

**Jurisdicción**

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

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

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

**Artículo 10**

**Reconocimiento y ejecución**

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

- a) se haya obtenido fraudulentamente; o
- b) no se haya informado al demandado con antelación suficiente, privándolo de la oportunidad de presentar su defensa.

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

**Artículo 11**

**Cláusula de derogación**

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

**Artículo 12**

**Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión**

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

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

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

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

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

**Artículo 13**

**Estados con más de un régimen jurídico**

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

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

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

- a) en la definición de "propietario inscrito" que figura en el artículo 1 4), las referencias a un Estado se entenderán como referencias a la unidad territorial de que se trate;
- b) las referencias al Estado de matrícula del buque y, por lo que respecta al certificado de seguro obligatorio, al Estado que lo expide o lo refrenda, se entenderán como referencias a la unidad territorial en que está matriculado el buque y que expide o refrenda el certificado, respectivamente;
- c) las referencias en el presente Convenio a las disposiciones de la legislación nacional se entenderán como referencias a las disposiciones de la legislación de la unidad territorial de que se trate; y
- d) las referencias en los artículos 9 y 10 a los tribunales y a los fallos que serán reconocidos en los Estados Partes se entenderán como referencias a los tribunales y a los fallos que serán reconocidos en la unidad territorial de que se trate.

**Artículo 14**

**Entrada en vigor**

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

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

**Artículo 15**

**Denuncia**

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

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

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

**Artículo 16**

**Revisión o enmienda**

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

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

**Artículo 17**

**Depositario**

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

2 El Secretario General:

- a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio o se hayan adherido al mismo de:
  - i) toda nueva firma o depósito de un instrumento, así como de la fecha en que se produzca;
  - ii) la fecha de entrada en vigor del presente Convenio;
  - iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Convenio, así como de la fecha del depósito y la fecha en que surta efecto la denuncia; y
  - iv) otras declaraciones y notificaciones hechas en virtud del presente Convenio;
- b) remitirá copias auténticas certificadas del presente Convenio a todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.

**Artículo 18**

**Envío a las Naciones Unidas**

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



**Artículo 19**  
**Idiomas**

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

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

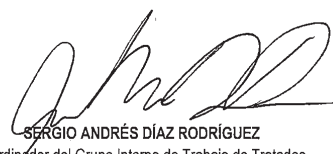
EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Convenio.

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

**CERTIFICA:**

Que el texto presentado es copia fiel y completa del texto original en español del «Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001», adoptado en Londres el 23 de marzo de 2001, documento que reposa en los archivos del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de la Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales de este Ministerio, documento que consta de seis (06) folios.

Dada en Bogotá, D.C., al primer (1) día 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 «CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES, 2001», ADOPTADO EN LONDRES EL 23 DE MARZO DE 2001.**

Honorables Senadores y Representantes

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

**I. CONSIDERACIONES PRELIMINARES**

Teniendo en cuenta que internacionalmente se ha reconocido la importancia de establecer una responsabilidad objetiva para todos los tipos de contaminación por hidrocarburos, que esté vinculada a una limitación adecuada, a nivel nacional se ha reconocido dentro del ordenamiento jurídico por medio de la Ley 523 de 1999, el Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1969 y el Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1971. Estos garantizan la indemnización de las personas que sufren daños derivados de la contaminación resultante únicamente de fugas o descargas de hidrocarburos transportados a granel por vía marítima.

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

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

Es importante resaltar que este Instrumento comparte los principios y la mayoría de las definiciones, así como que contempla las mismas previsiones y mecanismos de responsabilidad que los Protocolos de 1992 que enmiendan el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1969 y el Convenio Internacional sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos 1971, aprobados por la Ley 523 de 1999, por lo que se puede apreciar que es una norma que es compatible con el ordenamiento colombiano.

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

**II. CONTEXTO LEGAL**

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 como extranjeros abanderen en nuestro país.

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

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

**III. CONTENIDO DEL INSTRUMENTO**

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

El preámbulo del Convenio reconoce la importancia de que se establezca una responsabilidad objetiva para todos los tipos de contaminación por hidrocarburos que esté vinculada a una limitación adecuada del nivel de dicha responsabilidad. A su vez, allí se considera que las medidas complementarias son necesarias para garantizar el pago de una indemnización adecuada, pronta y efectiva por los daños debidos a la contaminación que resulten de fugas o descargas de hidrocarburos para combustible procedentes de los buques.

Así, los artículos 1 y 2 del Instrumento contienen disposiciones generales relacionadas con el mismo, incluyendo las definiciones que regirán a efectos del Convenio y el ámbito de aplicación de este, respectivamente.

El artículo 2 establece que el Instrumento se aplicará exclusivamente a los daños debidos a contaminación ocasionados en el territorio de un Estado Parte (incluyendo su mar territorial) y en la zona económica exclusiva de un Estado Parte, establecida conforme al derecho internacional, o en caso de que esta no se haya establecido, se aplicará en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado y adyacente a dicho mar territorial determinada por ese Estado de conformidad con el derecho internacional y que no se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado. Igualmente, el literal B del artículo 2 señala que el Convenio será aplicable a las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, con el fin de evitar o reducir al mínimo tales daños.

Ahora bien, en los siguientes artículos se incluyen disposiciones relacionadas con la responsabilidad del propietario del buque (artículo 3), las exclusiones (artículo 4), los sucesos en los que participen dos o más buques (artículo 5) y la limitación de la responsabilidad (artículo 6).

En cuanto a los principales requerimientos que exigirá el Convenio para Colombia, contenidos en el artículo 7, relacionado con el seguro o garantía financiera obligatorios, se destaca:

|   |  |
|---|--|
| <p>1. El propietario inscrito de un buque de arqueo bruto superior a 1.000 matriculado en un Estado Parte tendrá la obligación de mantener un seguro u otra garantía financiera, tal como la garantía de un banco o entidad financiera similar, que cubra la responsabilidad del propietario inscrito por los daños debidos a contaminación, por una cuantía igual a la de los límites de responsabilidad establecidos por el régimen de limitación nacional o internacional aplicable, pero en ningún caso superior a la cuantía calculada de conformidad con el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Este amparo es usualmente realizado por los Clubes Internacionales de Protección e Indemnización, en caso de no existir en el Estado una entidad financiera o un banco que esté dispuesto a otorgar este tipo de garantías a los buques que lo requieran.</li> <li>La Autoridad Marítima Nacional deberá expedir una resolución donde se desarrolle esta obligación para las naves.</li> </ul> <p>2. A cada buque se le expedirá un certificado que atestigüe que el seguro u otra garantía financiera está en vigor, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio, y establece los supuestos aplicables en los casos de los buques que estén o no estén matriculados en un Estado Parte. En todos los casos, el Estado Parte debe garantizar plenamente la integridad y exactitud del certificado expedido y se comprometerá a garantizar los medios necesarios para cumplir esa obligación.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Es responsabilidad del Estado expedir el certificado de la existencia de este seguro, para lo cual podrá autorizar a una institución o a una organización reconocida por él a que expida el certificado. Siendo así, la Autoridad Marítima Nacional deberá determinar quién expedirá el certificado y el contenido y los requisitos del mismo para que se cumpla lo estipulado en el Convenio.</li> <li>Existe también la posibilidad de que el Estado expida este certificado por un medio electrónico al que puedan acceder todos los Estados Parte, siempre y cuando notifique que así lo va a hacer. En consecuencia, después de determinar quién expedirá el certificado se deberá establecer si éste se hará en medio impreso o en medio electrónico teniendo en cuenta lo que implica cada uno de los métodos.</li> <li>Es potestativo del Estado determinar si la obligación de tener un seguro o garantía se aplicará, o no, a los buques que operen exclusivamente en la zona de ese Estado. Este punto debe ser decidido basado en un Estudio que determine la necesidad de exigir este certificado a las naves que naveguen dentro del Estado colombiano teniendo en cuenta el riesgo ambiental y porcentaje de peligrosidad que éstas puedan representar para el mismo Estado.</li> </ul> <p>3. El certificado se llevará a bordo del buque, y se depositará una copia que estará en poder de las autoridades encargadas del registro de matrícula del buque o, si el buque no está matriculado en un Estado Parte, en poder de las autoridades que hayan expedido o refrendado el certificado.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La implicación de esta obligación es que la Autoridad Marítima Nacional deberá llevar un registro claro, completo y sistemático de los certificados que tienen las naves matriculadas en Colombia.</li> </ul> <p>4. Los certificados expedidos o refrendados con la autoridad de un Estado Parte serán aceptados por los otros Estados Parte a los efectos del presente Convenio y serán considerados por estos últimos como dotados de la misma validez que los certificados expedidos o refrendados por ellos, incluso si se han expedido o refrendado con respecto a un buque no matriculado en un Estado Parte.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De esta obligación, se deduce que debe quedar claro para el Estado colombiano que, así como los certificados expedidos por Colombia suponen validez internacional, los certificados</li> </ul> | <p>expedidos por los demás Estados Parte del Convenio presentados por las naves abanderadas por otros Estados, también la adquieren.</p> <p>5. Un Estado Parte no permitirá operar en ningún momento a ningún buque que enarbore su pabellón y que esté sujeto a lo dispuesto en el presente artículo, a menos de que se le haya expedido un certificado apropiado.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Esto representa una obligación de control por parte del Estado colombiano frente a los buques que matricule, para asegurarse de que cumplan con los requisitos exigidos por este Convenio, en lo referente al seguro o garantía y para impedir la circulación de los buques que no cuenten con este requisito.</li> </ul> <p>6. A reserva de lo dispuesto en el artículo en comento y de conformidad con su legislación nacional, cada Estado Parte se asegurará de que todo buque de arqueo bruto superior a 1.000 que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, o que arribé a una instalación mar adentro situada en su mar territorial o salga de ella, esté cubierto por un seguro u otra garantía, sin importar el lugar de su matrícula.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Por medio de este artículo se genera la obligación para la Autoridad Marítima Nacional de expedir la norma respectiva por medio de la cual se obligue a toda nave que ingrese a territorio de jurisdicción colombiana, a poseer y mostrar este certificado. Así mismo, se genera la obligación para la Autoridad Marítima Nacional de revisar y controlar que estas naves en efecto posean un certificado que cumpla con los requisitos determinados por el Convenio.</li> </ul> <p>Posteriormente, el artículo 8 consagra disposiciones relacionadas con los plazos de los derechos de indemnización consagrados en el Convenio. Además, los artículos 9 y 10 hacen referencia a los asuntos relacionados con la jurisdicción, así como al reconocimiento y ejecución de los fallos, resaltando lo siguiente:</p> <p>1. El Estado Parte garantizará que sus tribunales tengan jurisdicción para conocer de las demandas de indemnización contempladas en el presente Convenio.</p> <p>a. De acuerdo con el artículo 9 del Convenio "Cuando un suceso haya ocasionado daños debidos a contaminación en el territorio, incluido el mar territorial, o en una zona mencionada en el artículo 2 a) ii) de uno o más Estados Parte, o se hayan tomado medidas preventivas para evitar o reducir al mínimo los daños en ese territorio, incluido el mar territorial, o en esa zona, las reclamaciones de indemnización contra el propietario del buque, el asegurador o cualquier otra persona que proporcione la garantía para cubrir la responsabilidad del propietario del buque sólo podrán promoverse ante los tribunales de esos Estados Partes". Lo anterior indica que la jurisdicción en este tipo de escenarios recae en el Estado donde se presentaron los sucesos. En consecuencia, se debe garantizar que los tribunales colombianos estén en capacidad de entender y aplicar las disposiciones de este Convenio, requisito que el actual estado de la jurisdicción colombiana ya cumple.</p> <p>2. Todo fallo dictado por un tribunal con jurisdicción, conforme a lo señalado en el Convenio, que sea de obligatorio cumplimiento en el Estado de origen, siempre que ya no esté sujeto a procedimientos ordinarios de revisión, deberá ser reconocido en cualquier otro Estado Parte, supuesto respecto del cual se establecen algunas excepciones señaladas en el artículo.</p> <p>Ninguna de estas actividades cambia las obligaciones financieras existentes para las partes involucradas, la carga administrativa de la intermediación y vigilancia del cumplimiento de ostentar una garantía financiera por parte del Armador estaría a cargo de las funciones que actualmente la Dirección General Marítima realiza en su rol como Estado de Abanderamiento (EB) y Estado Rector del Puerto (ERP), a través de sus procesos Misionales, Gerenciales y de Apoyo.</p> <p>Más adelante, los artículos 11 a 19 desarrollan las disposiciones finales del Convenio, indicando los siguientes:</p> |
| <p>1. Se establece una cláusula de derogación de cualquier otro convenio que en la medida en que esté en conflicto con el Convenio, de acuerdo con las condiciones establecidas en el artículo. Además, se establece que no se afectarán las obligaciones que tengan los Estados Partes respecto de Estados que no sean partes del Convenio (Artículo 11).</p> <p>2. El Convenio estuvo abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 1 de octubre de 2001 hasta el 30 de septiembre de 2002 y, posteriormente, continúa abierto a la adhesión. Al respecto, se menciona que la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando el instrumento correspondiente ante el Secretario General. Además, se aclara que los instrumentos depositados después de la entrada en vigor de una enmienda al Convenio que sea aplicable a todos los Estados Partes existentes o después de cumplidas todas las medidas requeridas para la entrada en vigor de la enmienda para los Estados Partes, se entenderá que dicho instrumento se aplica al Convenio modificado por esa enmienda (Artículo 12).</p> <p>3. Se incluyen las disposiciones aplicables cuando haya Estados con más de un régimen jurídico (Artículo 13).</p> <p>4. El Convenio entrará en vigor para todo Estado que lo ratifique, acepte o apruebe, o se adhiera a él, a los tres meses de haber depositado ese Estado el instrumento pertinente (Artículo 14).</p> <p>5. El Convenio podrá ser denunciado por cualquier Estado Parte en cualquier momento posterior a su entrada en vigor para dicho Estado (Artículo 15).</p> <p>6. La Organización podrá convocar a una conferencia para revisar o enmendar el Convenio, o podrá hacerlo a petición de por lo menos un tercio de los Estados Partes (Artículo 16).</p> <p>7. El depositario del Convenio será el Secretario General (Artículo 17).</p> <p>8. Se consagra que, una vez entrado en vigor, el texto del Convenio sea remitido a la Secretaría de las Naciones Unidas para efectos de registro y publicación (Artículo 18).</p> <p>9. En cuanto a los idiomas, se indica que el Convenio se redactó en un solo ejemplar original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, siendo cada texto igualmente auténtico (Artículo 19).</p> <p><b>IV. OTRAS CONSIDERACIONES</b></p> <p>a. Concepto Propietario del Buque</p> <p>Es necesario que se genere claridad frente al hecho de que el concepto del "propietario del buque" en los casos en que sea aplicable este Convenio se extiende al propietario inscrito, al fletador a casco desnudo, al gestor naval, y al armador de buque. Esto es relevante teniendo en cuenta que actualmente existen varios sujetos sobre los cuales recae la responsabilidad, a diferencia de lo que establecía el Convenio C.L.C. De la misma manera, el Convenio indica que la responsabilidad recae no sólo sobre el propietario inscrito, sino también sobre todas las personas involucradas en la explotación del buque, quienes deben responder solidariamente por todo lo que disponga este Convenio.</p> <p>b. No aplicación a Buques de Guerra, buques de la armada u otros que correspondan al Estado.</p> <p>En el artículo 4 se indica que las disposiciones del Convenio no se aplicarán a los buques de guerra, buques auxiliares de la armada u otros buques cuya propiedad o explotación esté en cabeza de un Estado y que estén destinados, exclusivamente, en el momento de consideración, a servicios no comerciales del Gobierno.</p> <p>No obstante, conforme al artículo en comento, el Estado Parte podrá decidir aplicar el Convenio a sus buques de guerra, buques auxiliares de la armada u otros buques cuya propiedad o explotación correspondan a un Estado y que estén destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del Gobierno, siempre y cuando notifique al Secretario General especificando las modalidades y condiciones de dicha aplicación.</p>  | <p>En cuanto a los buques cuya propiedad corresponda a un Estado Parte y que estén dedicados a servicios comerciales, el artículo en comento indica que todo Estado podrá ser demandado ante sus jurisdicciones, de acuerdo con lo dispuesto en el Convenio y habrá de renunciar a todos los medios de defensa en que pudiera ampararse por su condición de Estado soberano.</p> <p>Este punto debe ser definido por el Ministerio de Defensa y por la Armada Nacional a partir de un estudio detallado de las normas actuales del ordenamiento jurídico colombiano y de las implicaciones que esto tendría en sus buques. Lo anterior, ya que cumpliéndose los requisitos del artículo 4 podría darse el supuesto en que se apliquen las normas de jurisdicción determinadas en el Convenio que el Estado tuviese que renunciar a todos los medios de defensa en que pudiera ampararse por su condición de Estado soberano, lo que podría tener implicaciones en el presupuesto del sector.</p> <p>c. Consideraciones sobre actividades marítimas en relación con el presente Convenio.</p> <p>Según el Decreto 2324 de 1984, la Dirección General Marítima y sus capitanías de puerto tienen como función la aplicación, coordinación, fiscalización y cumplimiento de las normas nacionales e internacionales tendientes a la preservación y protección del medio marino.</p> <p>Igualmente, según el Decreto en mención, esta Dirección tiene como obligación adelantar y fallar las investigaciones por siniestros marítimos y/o por contaminación del medio marino de su jurisdicción e imponer las sanciones correspondientes.</p> <p>En consecuencia, en caso de presentarse un derrame de hidrocarburos, específicamente de aquellos que son utilizados como combustible de buques, debe contarse con un régimen claro de responsabilidad, un sistema de reparación y un ordenamiento jurídico que optimice la conservación, preservación y protección del medio marino.</p> <p>Una vez analizado el contexto nacional e internacional del Convenio que nos ocupa en esta exposición de motivos, se considera de gran utilidad acogerse mediante su ratificación a "El Convenio Internacional sobre la Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por los Hidrocarburos para Combustible de los Buques, 2001". En este sentido, la aprobación de este instrumento internacional contribuirá al fortalecimiento de la función de la administración marítima para promover el desarrollo de la economía a través del afianzamiento de la seguridad marítima, la facilitación del transporte marítimo en todo su espectro, y la protección del medio marino.</p> <p>Realizando el estudio comparado de la legislación nacional y lo dispuesto por el Convenio podemos señalar que en ningún caso nuestra legislación rebasa la normativa internacional de los honorables senadores y representantes.</p> <p><b>V. ANALISIS DE IMPACTO FISCAL</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>No obstante, la Corte Constitucional indicó que, si bien la implementación del marco jurídico de un tratado podría involucrar gastos financieros, si el articulado del instrumento no impone directamente gastos o costos fiscales a los Estados Parte, el análisis de impacto fiscal del que trata el artículo 7º de la Ley Orgánica de 2003, no resulta obligatorio<sup>1</sup>. Los preceptos en donde el análisis es indispensable para la exequibilidad del Proyecto de Ley aprobatoria de tratados son aquellos en donde se prevén beneficios</p> |

<sup>1</sup> Corte Constitucional, Sentencia C-349 de 2023. M.P. Cristina Pardo Schlesinger.

tributarios u ordenes de pagos "a favor de sujetos de derecho internacional, así como del personal diplomático o cooperante que apoya la ejecución de sus actividades en Colombia".

El Convenio 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. En ese orden de ideas, el Convenio estaría dentro de los supuestos de expedición de la norma, tal y como fue descrito por la corte constitucional en su sentencia C-349 de 2023.

Sin embargo, y mediante Oficio 2-2024-049984 del 18 de septiembre del 2024, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público emitió un análisis de impacto fiscal favorable indicando que La ley aprobatoria del Convenio no incluye disposiciones que impliquen gastos o exenciones fiscales que puedan generar costos para el Estado. Empero, indica que el Estado colombiano deberá cumplir con sus compromisos a través de sus instituciones y órganos de representación política, dentro del marco de la legislación vigente y bajo los principios de sostenibilidad fiscal, tal como se establece en el Plan Nacional de Desarrollo. Los gastos asociados con la entrada en vigor del Tratado deben ser considerados dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo y deben ser incluidos en las proyecciones de gastos a mediano plazo del sector involucrado.

VI. CONVENIENCIA DEL INSTRUMENTO


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

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

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

De los Honorables Congresistas,

  
LUIS GILBERTO MURILLO URRUTIA  
Ministro de Relaciones Exteriores

  
IVÁN VELÁSQUEZ GÓMEZ  
Ministro de Defensa Nacional

<sup>1</sup> Corte Constitucional, Sentencia C-126 de 2023. M.P. Cristina Pardo Schlesinger.

ESTADO DE LA REPUBLICA

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


El día 18 del mes Noviembre del año 2024,

se radió en este despacho el proyecto de ley N° 322 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 Nacional Dr. Iván Velásquez Gómez.

  
SECRETARIO GENERAL

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

DECRETA:

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

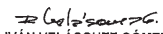
ARTÍCULO SEGUNDO: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, el "Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001" adoptado en Londres, el 23 de marzo de 2001, que por el artículo primero de esta ley se aprueba, obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo

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

Dada en Bogotá, D.C., a los

Presentado al Honorable Congreso de la República 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

LEY 424 DE 1998

(enero 13)

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



El Congreso de Colombia  
DECRETA:  
Artículo 1° El Gobierno Nacional a través de la Cancillería presentará anualmente a las Comisiones Segundas de Relaciones Exteriores de Senado y Cámara, y dentro de los primeros treinta días calendario posteriores al período legislativo que se inicia cada 20 de julio, un informe pormenorizado acerca de cómo se están cumpliendo y desarrollando los Convenios Internacionales vigentes suscritos por Colombia con otros Estados.  
Artículo 2° 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 3° 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 4° La presente ley rige a partir de su promulgación.  
El Presidente del honorable Senado de la República.  
Amyllar Acosta Medina.  
El Secretario General del honorable Senado de la República.  
Pedro Fumero 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  
Publicadas y ejecútese.  
Dada en Santa Fe de Bogotá, D. C., a 13 de enero de 1998.  
ERNESTO SAMPER PIZANO  
La Ministra de Relaciones Exteriores,  
María Emma Mejía Vélez.


|  |   |
|--|---|
| <p style="text-align: center;"><b>SENADO DE LA REPÚBLICA</b><br/>Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)</p> <p>El día <u>17</u> del mes <u>Noviembre</u> del año <u>2024</u><br/>se radicó en este despacho el proyecto de Ley<br/>Nº. <u>322</u> Acto Legislativo N° _____, con todos y<br/>cada uno de los requisitos constitucionales y legales<br/>por: <u>Ministro de Relaciones Exteriores Dr. Luis Gilberto</u><br/><u>Muñoz Urbabá</u> Ministro de Defensa Nacional <u>Dr. Iván</u><br/><u>Velasquez Gómez</u></p> <p style="text-align: center;"><i>[Firma]</i><br/><b>SECRETARIO GENERAL (E)</b></p> | <p style="text-align: center;">SECCIÓN DE LEYES<br/><b>SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES</b></p> <p>Bogotá D.C., 18 de noviembre de 2024</p> <p>Señor Presidente:</p> <p>Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.322/24 Senado “POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL «CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR LOS HIDROCARBUROS PARA COMBUSTIBLE DE LOS BUQUES, 2001», ADOPTADO EN LONDRES EL 23 DE MARZO DE 2001”, 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 VELASQUEZ GÓMEZ. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SEGUNDA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.</p> <p><b>SAÚL CRUZ BONILLA</b><br/>Secretario General (E)</p> <p style="text-align: center;"><b>PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – NOVIEMBRE 18 DE 2024</b></p> <p>De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión SEGUNDA Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.</p> <p><b>CÚMPLASE</b></p> <p><b>EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA</b></p> <p><b>EFRAIN CEPEDA SARABIA</b><br/>SECRETARIO GENERAL (E) DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p><b>SAÚL CRUZ BONILLA</b></p> |
|--|---|

# CONCEPTOS JURÍDICOS

## CONCEPTO JURÍDICO DEL MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO AL ANTEPROYECTO DE LEY NÚMERO 322 DE 2024 SENADO

*por medio de la cual se aprueba el “Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001”, adoptado en Londres el 23 de marzo de 2001.*

|   |  |
|---|--|
| <p style="text-align: center;"><br/><b>Hacienda</b></p> <p>3. Despacho Viceministra Técnica</p> <p>Doctor<br/><b>LUIS GILBERTO MURILLO</b><br/>Ministro<br/><b>MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES</b><br/>Carrera 5 # 9-03,<br/>Bogotá D.C.<br/><a href="mailto:contactenos@canclleria.gov.co">contactenos@canclleria.gov.co</a></p> <p style="text-align: center;">Radicado entrada<br/>No. Expediente 41850/2024/OFI</p> <p><b>Asunto:</b> Comentarios al anteproyecto de ley "Por medio del cual se aprueba el "Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001", adoptado en Londres el 23 de marzo de 2001".</p> <p>Apreciado Ministro:</p> <p>De manera atenta, dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003<sup>1</sup>, 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 «<i>Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001</i>», adoptado en Londres el 23 de marzo de 2001.</p> <p>De acuerdo con la exposición de motivos, el Convenio "pretende que, al presentarse un derrame de hidrocarburos, específicamente de aquellos que son utilizados como combustible de buques, exista un régimen claro de responsabilidad y un sistema de reparación que se materialice en la obligación de mantener un seguro u otro tipo de garantía financiera, con el fin de asegurar la reparación de los perjuicios ocasionados a las víctimas de los correspondientes siniestros."</p> <p><small><sup>1</sup> Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones.</small></p> | <p style="text-align: center;"><br/><b>Hacienda</b></p> <p>Continuación oficio</p> <p>Dadas las características del Convenio, la adhesión a éste "permitirá un fortalecimiento del sistema jurídico nacional en materia de responsabilidad civil e indemnización. Adicionalmente, desarrollará el principio que rige la responsabilidad en materia ambiental, según el cual, el sujeto que causa un daño al ambiente debe indemnizarlo. Además, permite al Estado garantizar la prestación del servicio público de saneamiento ambiental, obligación que es de rango constitucional y que se puede satisfacer al adoptar "medidas que sirvan para enfrentar situaciones de siniestros y por lo menos compensen las pérdidas individuales y el detrimento patrimonial de las personas que se ven afectadas", según la sentencia de la Corte Constitucional C-426 de 2000."</p> <p>En primer lugar, es importante resaltar que los tratados, convenios 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 convenios<sup>2</sup>.</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 Política<sup>3</sup>, 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 Presupuesto<sup>4</sup> 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 presupuesto<sup>5</sup>, para lo cual tendrá en cuenta la disponibilidad de recursos y los principios presupuestales para la determinación de los gastos que se pretendan incluir en el proyecto de presupuesto. En todo caso, los gastos autorizados por leyes preexistentes a la presentación del proyecto anual del</p> <p><small><sup>2</sup> Artículo 189, numeral 2, de la Constitución Política<br/><sup>3</sup> Artículo 346 de la Constitución Política<br/><sup>4</sup> Decreto 111 de 1996 "Por el cual se compilan la Ley 38 de 1989, la Ley 179 de 1994 y la Ley 225 de 1995 que conforman el Estatuto Orgánico del Presupuesto"<br/><sup>5</sup> Artículo 47, Decreto 111 de 1996</small></p> |
|---|--|

  
**Hacienda**

Continuación oficio.  
Presupuesto General de la Nación serán incorporados a éste, **de acuerdo con la disponibilidad de recursos, y las prioridades del Gobierno**, si corresponden a funciones de órganos del nivel nacional y guardan concordancia con el plan nacional de inversiones\*.

Ahora bien, revisado el articulado que compone el Convenio, se encuentra que éste establece disposiciones asociadas a la responsabilidad aplicables a los propietarios de buque y las situaciones de daños debidos a la contaminación ocasionados en el territorio de un Estado Parte, en su mar territorial o zona económica exclusiva.

Dicho esto, del articulado que compone el Convenio no se derivan *órdenes de gasto o beneficios tributarios* que permitan inferir costos fiscales por parte de la ley aprobatoria del Convenio. En cualquier caso, 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 Convenio, 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.

En tal virtud, los gastos que eventualmente podría generar la entrada en vigencia de la iniciativa, por cuenta de la aprobación del Convenio, 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 lo expuesto, este Ministerio solicita se tengan en cuenta las anteriores consideraciones y 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.

Cordialmente,

**MARTA JUANITA VILLAVECES NIÑO**  
Viceministra Técnica del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.  
OAJ/DGPPN


Revisó: Germán Andrés Rubio Castiblanco/Lorenzo Uribe Bardon  
Elaboró: Jean Marco Feria Perozo

\* Artículo 39, Decreto 111 de 1996.

# PROYECTOS DE LEY

## PROYECTO DE LEY NÚMERO 323 DE 2024 SENADO

*por medio de la cual se aprueba el “Estatuto de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado”, adoptado en La Haya, el 31 de octubre de 1951, y modificado el 30 de junio de 2005.*

|  |   |
|--|---|
| <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY No.</p> <p style="text-align: center;"><b>“POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL «ESTATUTO DE LA CONFERENCIA DE LA HAYA DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO», ADOPTADO EN LA HAYA, EL 31 DE OCTUBRE DE 1951, Y MODIFICADO EL 30 DE JUNIO DE 2005”</b></p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">Visto el texto del «ESTATUTO DE LA CONFERENCIA DE LA HAYA DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO», ADOPTADO EN LA HAYA, EL 31 DE OCTUBRE DE 1951, Y MODIFICADO EL 30 DE JUNIO DE 2005</p> <p style="text-align: center;">Se adjunta copia fiel y completa de la copia certificada en español del texto del Estatuto, 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 corresponde a la versión, en idioma español, publicada en la página web oficial de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado (<a href="https://assets.hcch.net/docs/97867a48-a528-4b5f-8c30-e63849448ae7.pdf">https://assets.hcch.net/docs/97867a48-a528-4b5f-8c30-e63849448ae7.pdf</a>) y que consta en tres (3) folios.</p> <p style="text-align: center;">El presente Proyecto de Ley consta de veinte once (11) folios.</p> | <div style="text-align: right;">  </div> <p style="text-align: center;"><b>1. Estatuto de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado<sup>1</sup></b></p> <p>Los Gobiernos de los países enumerados a continuación:</p> <p>La República Federal de Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Italia, Japón, Luxemburgo, Noruega, los Países Bajos, Portugal, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Suecia y Suiza;</p> <p>Considerando el carácter permanente de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado;</p> <p>Deseando acentuar dicho carácter;</p> <p>Habiendo estimado conveniente a tal fin dotar a la Conferencia de un Estatuto;</p> <p>Han convenido en las siguientes disposiciones:</p> <p style="text-align: center;"><i>Artículo 1</i></p> <p>La Conferencia de La Haya tiene por objeto trabajar en la unificación progresiva de las normas de Derecho internacional privado.</p> <p style="text-align: center;"><i>Artículo 2</i></p> <p>1. Son Miembros de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado los Estados que hayan participado ya en una o varias Sesiones de la Conferencia y que acepten el presente Estatuto.</p> <p>2. Podrán llegar a ser Miembros cualesquiera otros Estados cuya participación tenga un</p> <p><small><sup>1</sup> El Estatuto fue adoptado el 31 de octubre de 1951 en la Séptima Sesión de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado y entró en vigor el 15 de julio de 1955. Se han adaptado modificaciones el 30 de junio de 2005 en la Vigésima Sesión (Acta final, C), aprobadas por los miembros el 30 de septiembre de 2006 y entradas en vigor el 1º de enero de 2007.</small></p> <p><small><sup>2</sup> A 30 de junio de 2005, además de los Estados fundadores mencionados en el Preámbulo, habían aceptado el Estatuto los Estados siguientes: Albania, Argentina, Australia, Bielorrusia, Bosnia y Herzegovina, Brasil, Bulgaria, Canadá, Chile, República Popular de China, Chipre, Corea, Croacia, Egipto, Eslovenia, Estonia, Estados Unidos de América, Antigua República Yugoslava de Macedonia, Federación de Rusia, Georgia, Grecia, Hungría, Islandia, Irlanda, Israel, Jordania, Letonia, Lituania, Malasia, Malta, Marruecos, México, Mónaco, Nueva Zelanda, Panamá, Paraguay, Perú, Polonia, República Checa, República Eslovaca, Rumania, Serbia y Montenegro, Sri Lanka, Sudáfrica, Surinam, Turquía, Ucrania, Uruguay y Venezuela. Puesta al día de los Estados que han aceptado el Estatuto con posterioridad, <a href="http://www.hcch.net">http://www.hcch.net</a>.</small></p> |
|--|---|

interés de naturaleza jurídica para los trabajos de la Conferencia. La admisión de nuevos Estados miembros se decidirá por los Gobiernos de los Estados participantes, a propuesta de uno o varios de ellos, por mayoría de los votos emitidos, en un plazo de seis meses a partir de la fecha en que se hubiera sometido dicha propuesta a los Gobiernos.

3. La admisión será efectiva por el hecho de la aceptación del presente Estatuto por el Estado interesado.

*Artículo 3*

1. Los Estados miembros de la Conferencia, en una reunión sobre asuntos generales y política en la que estén presentes la mayoría de ellos, podrán decidir, por mayoría de votos emitidos, admitir igualmente como Miembro a cualquier Organización Regional de Integración Económica que haya presentado una solicitud de admisión al Secretario General. Toda referencia a los Miembros hecha en el presente Estatuto incluirá a esas Organizaciones miembros, salvo disposición expresa en contrario. La admisión será efectiva desde la aceptación del Estatuto por la Organización Regional de Integración Económica de que se trate.

2. Para poder solicitar su admisión en la Conferencia en calidad de Miembro, una Organización Regional de Integración Económica deberá estar constituida únicamente por Estados soberanos, y deberá tener competencias transferidas por sus Estados miembros en un conjunto de materias que entran dentro del ámbito de actuación de la Conferencia, incluida la facultad para adoptar decisiones que obliguen a sus Estados miembros respecto de dichas materias.

3. Toda Organización Regional de Integración Económica que solicite la admisión presentará, en el momento de su solicitud, una declaración sobre su competencia precisando las materias respecto de las cuales sus Estados miembros le han transferido competencias.

4. Toda Organización miembro y sus Estados miembros asegurarán que toda modificación relativa a la competencia o a la composición de la Organización miembro sea notificada al Secretario General, quien trasladará esa información a los demás Miembros de la Conferencia.

5. Se entenderá que los Estados miembros de una Organización miembro conservan sus competencias en todas las materias respecto de las cuales no se haya declarado o notificado específicamente una transferencia de competencias.

6. Todo Miembro de la Conferencia podrá solicitar a la Organización miembro y a sus Estados miembros que proporcione información sobre la competencia de la Organización miembro respecto de cualquier cuestión específica de la que trate la Conferencia. La Organización miembro y sus Estados miembros deberán asegurar que se proporciona esa información en respuesta a dicha solicitud.

7. La Organización miembro ejercerá los derechos inherentes a su condición de Miembro en alternancia con sus Estados miembros que sean Miembros de la Conferencia, en el ámbito de sus competencias respectivas.

8. Respecto de las materias que sean de su competencia, la Organización miembro podrá disponer, en toda reunión de la Conferencia en la que esté facultada para participar, de un número de votos igual al número de sus Estados miembros que le hayan transferido competencias en la materia en cuestión, y que estén facultados para votar en dicha reunión y se

hayan acreditado para participar en la misma. Cuando la Organización miembro ejerza su derecho de voto, sus Estados miembros no ejercerán el suyo, y viceversa.

9. Por "Organización Regional de Integración Económica" se entenderá una Organización internacional constituida únicamente por Estados soberanos, que tenga competencias transferidas por sus Estados miembros en un conjunto de materias, incluida la facultad de adoptar decisiones que obliguen a sus Estados miembros respecto de dichas materias.

*Artículo 4*

1. El Consejo de Asuntos Generales y Política (en lo sucesivo, el Consejo), compuesto por todos los Miembros, tendrá a su cargo el funcionamiento de la Conferencia. Las reuniones del Consejo se celebrarán, en principio, anualmente.

2. El Consejo asegurará tal funcionamiento mediante una Oficina Permanente cuyas actividades serán dirigidas por aquél.

3. El Consejo examinará todas las propuestas destinadas a ser incluidas en el orden del día de la Conferencia. Podrá determinar libremente el curso que se haya de dar a dichas propuestas.

4. La Comisión de Estado de los Países Bajos, creada por Real Decreto de 20 de febrero de 1897 con vistas a promover la codificación del derecho internacional privado, fijará, previa consulta a los Miembros de la Conferencia, la fecha de las Sesiones Diplomáticas.

5. La Comisión de Estado se dirigirá al Gobierno de los Países Bajos para la convocatoria de los Miembros. El Presidente de la Comisión de Estado presidirá las Sesiones de la Conferencia.

6. Las Sesiones Ordinarias de la Conferencia se celebrarán, en principio, cada cuatro años.

7. Cuando sea necesario, el Consejo, previa consulta a la Comisión de Estado, podrá pedir al Gobierno de los Países Bajos que convoque la Conferencia en Sesión Extraordinaria.

8. El Consejo podrá consultar a la Comisión de Estado sobre cualquier otra cuestión de interés para la Conferencia.

*Artículo 5*

1. La Oficina Permanente tendrá su sede en La Haya. Estará compuesta por un Secretario General y cuatro Secretarios que serán designados por el Gobierno de los Países Bajos a propuesta de la Comisión de Estado.

2. El Secretario General y los Secretarios deberán poseer los conocimientos jurídicos y la experiencia práctica apropiados. En su designación se tendrá en cuenta asimismo la diversidad de representación geográfica y de especialidad jurídica.

3. Podrá aumentarse el número de Secretarios, previa consulta al Consejo y de conformidad con el artículo 10.

*Artículo 6*

Bajo la dirección del Consejo, la Oficina Permanente se encargará de:

- a) la preparación y organización de las Sesiones de la Conferencia de La Haya, así como de las reuniones del Consejo y de las Comisiones Especiales;
- b) los trabajos de la Secretaría de las Sesiones y de las reuniones previstas más arriba;
- c) todas las tareas propias de la actividad de una secretaría.

*Artículo 7*

1. Con objeto de facilitar las comunicaciones entre los Miembros de la Conferencia y la Oficina Permanente, el Gobierno de cada uno de los Estados miembros designará un órgano nacional y cada Organización miembro un órgano de enlace.

2. La Oficina Permanente podrá mantener contacto con todos los órganos así designados y con las organizaciones internacionales competentes.

*Artículo 8*

1. Las Sesiones, y, en el intervalo entre las Sesiones, el Consejo, podrán crear Comisiones Especiales para elaborar proyectos de convenios o para estudiar todas las cuestiones de Derecho internacional privado comprendidas en el objeto de la Conferencia.

2. Las Sesiones, el Consejo y las Comisiones Especiales funcionarán, en toda la medida de lo posible, sobre la base del consenso.

*Artículo 9*

1. Los costes previstos en el presupuesto anual de la Conferencia se repartirán entre los Estados miembros de la Conferencia.

2. Una Organización miembro no estará obligada a contribuir al presupuesto anual de la Conferencia, además de sus Estados miembros, pero pagará una suma que será determinada por la Conferencia en consulta con la Organización miembro, para cubrir los gastos administrativos adicionales derivados de su condición de Miembro.

3. En todo caso, los gastos de desplazamiento y estancia de los Delegados en el Consejo y en las Comisiones Especiales serán sufragados por los Miembros representados.

*Artículo 10*

1. El presupuesto de la Conferencia se someterá cada año a la aprobación del Consejo de Representantes Diplomáticos de los Estados miembros en La Haya.

2. Estos Representantes fijarán asimismo el reparto entre los Estados miembros de los gastos que corran a cargo de estos últimos con arreglo a dicho presupuesto.

3. Los Representantes Diplomáticos se reunirán a tal fin bajo la presidencia del Ministro de Asuntos Exteriores del Reino de los Países Bajos.

*Artículo 11*

1. Los gastos que originen las Sesiones Ordinarias y Extraordinarias de la Conferencia, correrán a cargo del Gobierno de los Países Bajos.

2. En todo caso, los gastos de desplazamiento y estancia de los Delegados serán sufragados por los Miembros respectivos.

*Artículo 12*

Los usos de la Conferencia seguirán en vigor en todo lo que no fuere contrario al presente Estatuto o a los Reglamentos.

*Artículo 13*

1. Las enmiendas al presente Estatuto deberán adoptarse por consenso de los Estados miembros presentes en una reunión sobre asuntos generales y política.

2. Dichas enmiendas entrarán en vigor, para todos los Miembros, tres meses después de su aprobación por dos tercios de los Estados miembros, de conformidad con sus procedimientos internos respectivos, pero no antes de un plazo de nueve meses desde la fecha de su adopción.

3. La reunión mencionada en el apartado 1 podrá modificar, por consenso, los plazos mencionados en el apartado 2.

*Artículo 14*


Para asegurar su ejecución, las disposiciones del presente Estatuto serán completadas por Reglamentos, que serán elaborados por la Oficina Permanente y sometidos a la aprobación de una Sesión Diplomática, del Consejo de Representantes Diplomáticos o del Consejo de Asuntos Generales y Política.

*Artículo 15*

1. El presente Estatuto se someterá a la aceptación de los Gobiernos de los Estados que hayan participado en una o varias Sesiones de la Conferencia. Entrará en vigor cuando haya sido aceptado por la mayoría de los Estados representados en la Séptima Sesión.

2. La declaración de aceptación se depositará en poder del Gobierno de los Países Bajos, que dará conocimiento de ella a los Gobiernos a que se refiere el apartado 1 de este artículo.

3. En caso de admisión de un nuevo Miembro, el Gobierno de los Países Bajos notificará a todos los Miembros la declaración de aceptación de ese nuevo Miembro.

|  |   |
|--|---|
| <p style="text-align: center;"><i>Artículo 16</i></p> <p>1. Cada Miembro podrá denunciar el presente Estatuto después de un periodo de cinco años, a partir de la fecha de su entrada en vigor a tenor de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 15.</p> <p>2. La denuncia deberá notificarse al Ministerio de Asuntos Exteriores del Reino de los Países Bajos, al menos seis meses antes de la expiración del año presupuestario de la Conferencia, y surtirá sus efectos al expirar dicho año, pero únicamente respecto del Miembro que la haya notificado.</p> <p>Los textos en francés e inglés de este Estatuto, con las enmiendas introducidas el 1 de enero de 2007, son igualmente auténticos.</p>  | <p style="text-align: center;"><b>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</b></p> <p style="text-align: center;"><b>CERTIFICA:</b></p> <p>Que el texto que acompaña al presente Proyecto de Ley es copia fiel y completa del texto original en español del «Estatuto de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado», adoptado en La Haya, el 31 de octubre de 1951 y modificado el 30 de junio de 2005, documento que corresponde a la versión, en idioma español, publicada en la página web oficial de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado (<a href="https://assets.hcch.net/docs/97867a48-a528-4b5f-8c30-e63849448ae7.pdf">https://assets.hcch.net/docs/97867a48-a528-4b5f-8c30-e63849448ae7.pdf</a>) y que consta en tres (3) folios.</p> <p>Dada en Bogotá, D.C., al segundo (02) día del mes de octubre de dos mil veinticuatro (2024).</p> <div style="text-align: center;"> <br/> <b>SERGIO ANDRÉS DÍAZ RODRÍGUEZ</b><br/>                 Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Tratados             </div>   |
| <p><b>EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL PROYECTO DE LEY POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL «ESTATUTO DE LA CONFERENCIA DE LA HAYA DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO», ADOPTADO EN LA HAYA, EL 31 DE OCTUBRE DE 1951, Y MODIFICADO EL 30 DE JUNIO DE 2005</b></p> <p>Honorables Senadores y Representantes:</p> <p>En nombre del Gobierno Nacional y en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 150 numeral 16, 189 numeral 2, y 224 de la Constitución Política de Colombia, presentamos a consideración del Honorable Congreso de la República el Proyecto de Ley <i>“Por medio de la cual se aprueba el «Estatuto de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado», adoptado en La Haya, el 31 de octubre de 1951 y modificado el 30 de junio de 2005”</i>.</p> <p><b>A. CONSIDERACIONES PRELIMINARES</b></p> <p>La Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado (en adelante, "HCCH") es una organización intergubernamental independiente con sede en los Países Bajos. Fundada en 1893 por iniciativa del Dr. Tobias Michale Carel Asser, galardonado con el Premio Nobel de la Paz, su Estatuto fue adoptado en La Haya durante la Séptima Sesión de la Conferencia, que tuvo lugar del 9 al 31 de octubre de 1951. Este Estatuto establece el marco jurídico que regula sus objetivos, composición, funcionamiento y financiamiento, así como los procedimientos para la incorporación de nuevos Estados miembros.</p> <p><b>1. Objetivos y Misión</b></p> <p>La HCCH tiene un alcance global y su misión principal es promover la unificación progresiva de las normas de Derecho Internacional Privado, tal como se estipula en el artículo primero de su Estatuto. Su objetivo es facilitar la integración y armonización de los diversos sistemas legales, reforzando la seguridad jurídica de individuos y entidades, lo cual es fundamental para el fortalecimiento de los procesos de integración a nivel internacional.</p> <p>La organización trabaja para resolver las complejidades que surgen en las relaciones de Derecho Internacional Privado. A saber, determinar la jurisdicción competente en disputas transfronterizas, establecer la ley aplicable, y asegurar la cooperación entre autoridades judiciales y administrativas de los Estados participantes. Para ello, la HCCH se centra en la negociación y adopción de convenios internacionales que actúan como puentes entre las legislaciones de diferentes Estados, garantizando un alto grado de seguridad jurídica a nivel global.</p> <p><b>2. Composición y Alcance</b></p> <p>En la actualidad, la HCCH está compuesta por noventa y nueve (99) Estados miembros, que incluyen una representación significativa de América del Sur (excepto Bolivia, Colombia y Guyana), la totalidad de los Estados europeos, y una notable cantidad de Estados asiáticos. Es importante mencionar que un número creciente de Estados no miembros está comenzando a suscribir los convenios adoptados por la HCCH.</p> <p><b>3. Cooperación Internacional</b></p> <p>La HCCH mantiene vínculos de cooperación con varias organizaciones, destacándose la Organización de las Naciones Unidas y sus agencias especializadas, como el Fondo de las</p> | <p>Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF) y la Comisión de las Naciones Unidas sobre Derecho Comercial Internacional (UNCITRAL). Esta colaboración subraya la relevancia de la HCCH no solo por su número de miembros, sino también por la diversidad geográfica y temática de su agenda.</p> <p><b>4. Funciones y Servicios</b></p> <p>Además de la adopción de acuerdos en Derecho Internacional Privado, la HCCH proporciona una serie de servicios, proporcionados con posterioridad a la ratificación de los mismos, destinados a garantizar el cumplimiento efectivo de los mismos. Estos incluyen la elaboración de informes explicativos, manuales prácticos y guías de buenas prácticas. La Oficina Permanente también promueve la formación de autoridades centrales, jueces y otros funcionarios a través de seminarios y reuniones regionales.</p> <p><b>5. El Caso de Colombia</b></p> <p>La República de Colombia ha participado como observador en las reuniones de la HCCH durante varios años, a través de su Misión Diplomática en los Países Bajos. Funcionarios del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF) han asistido a foros y conferencias sobre temas cruciales, como la adopción y la protección de menores.</p> <p>El proceso de inclusión de nuevos miembros a la HCCH revela que, generalmente, los Estados adoptan algunos tratados antes de formalizar su adhesión al Estatuto, un patrón que se ha observado en el caso colombiano. Desde 2006, Colombia ha solicitado formalmente su vinculación al Estatuto, siendo aceptada por los demás miembros. Sin embargo, la admisión definitiva depende del depósito del instrumento de adhesión.</p> <p>En este sentido, para que el Estado Colombiano pueda manifestar su aceptación del Estatuto y así convertirse en miembro de tan importante foro internacional, es necesario adelantar el proceso interno de aprobación legislativa del mismo Estatuto y su posterior revisión de constitucionalidad.</p> <p><b>B. CONTENIDO DEL INSTRUMENTO</b></p> <p>El Estatuto de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado fue adoptado el 31 de octubre de 1951 durante la séptima sesión de la Conferencia y entró en vigor el 15 de julio de 1955. A raíz de las propuestas de enmienda aprobadas en la vigésima sesión de la Conferencia, se implementó un texto enmendado del Estatuto el 1 de enero de 2007, el cual se compone de 16 artículos que delimitan la estructura y funcionamiento de la organización.</p> <p><b>1. Objetivo y Membresía</b></p> <p>El primer artículo del Estatuto establece el objetivo y propósito fundamental de la Conferencia, que es promover la unificación del Derecho Internacional Privado. El segundo artículo regula la membresía de los Estados a la organización, especificando que el proceso para que un Estado se convierta en miembro implica la presentación de una solicitud de admisión dirigida al Ministro de Relaciones Exteriores del Reino de los Países Bajos, que actúa como depositario del Estatuto. Esta solicitud es posteriormente enviada a los Estados miembros para que se pronuncien sobre su viabilidad.</p> <p>Al respecto, es importante destacar que dicha solicitud debe contar con el aval de los Estados miembros, lo que ya ha sido logrado por Colombia. Para completar el proceso de admisión, el Estado</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p>solicitante debe depositar un instrumento titulado "Declaración de Aceptación de los Estatutos de la Conferencia" ante el depositario del Estatuto; etapa que Colombia aún debe cumplir.</p> <p><b>2. Estructura Organizativa</b></p> <p>Los artículos del tercero al sexto del Estatuto delimitan los mecanismos operativos de la Conferencia, así como su sede en La Haya y los órganos que la componen. A saber, la Conferencia cuenta con una Oficina Permanente, que está integrada por un Secretario General, un Secretario General Adjunto y tres Primeros Secretarios de diversas nacionalidades. Estos funcionarios deben poseer conocimientos jurídicos y una experiencia práctica adecuada en las áreas que abarca la organización.</p> <p>El artículo séptimo establece que cada Estado miembro debe designar un "Órgano Nacional" como oficina de contacto permanente entre su Gobierno, la Oficina Permanente y los demás miembros de la Conferencia.</p> <p><b>3. Sesiones y Funcionamiento</b></p> <p>El artículo octavo regula la realización de las sesiones de la Conferencia y confiere al Consejo la facultad de establecer comités especiales para la elaboración de borradores de nuevos convenios o para abordar temas de interés relacionados con el Derecho Internacional Privado.</p> <p>Los artículos del noveno al duodécimo abarcan el funcionamiento interno de la Conferencia, incluidos los gastos que deben cubrir los Estados miembros y aquellos que asume el Gobierno de los Países Bajos. De acuerdo con el presupuesto de la organización para el periodo 2024-2025, se estimó que el aporte económico que debería realizar Colombia como miembro sería cercano a los veintitrés mil setenta euros (€ 23.070) anuales. De acuerdo con el artículo 10 del Reglamento sobre Asuntos Financieros y Prácticas Presupuestarias de la Conferencia, indica que los nuevos Estados miembros pagarán una contribución correspondiente al ejercicio económico en el que se conviertan en Estados miembros; y que la contribución se calculará de manera proporcional, sobre la base de los meses restantes del ejercicio económico a partir de la fecha de aceptación del Estatuto.</p> <p><b>4. Enmiendas y Reglamentación</b></p> <p>El artículo decimotercero se centra en los mecanismos de enmienda del Estatuto, estableciendo que cualquier modificación debe ser adoptada por consenso entre todos los Estados miembros. El artículo decimocuarto prevé que, para asegurar la ejecución de las disposiciones del Estatuto, se establecerá un Reglamento complementario, que será elaborado por la Oficina Permanente y aprobado por los diferentes órganos de la Conferencia.</p> <p><b>5. Disposiciones Finales</b></p> <p>Finalmente, los artículos decimoquinto y decimosexto se ocupan de las normas que regulan tanto la entrada en vigor del Estatuto como los procedimientos de denuncia del mismo, indicando que un Miembro podrá denunciar el Estatuto cinco (5) años después de su entrada en vigor.</p> <p>Estas disposiciones aseguran que el funcionamiento de la Conferencia se mantenga alineado con sus objetivos y principios fundamentales, garantizando así la continuidad y eficacia de sus operaciones en el ámbito del Derecho Internacional Privado.</p>   | <p><b>C. CONSIDERACIONES LEGALES Y CONSTITUCIONALES</b></p> <p>La garantía efectiva de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución Política de Colombia constituye uno de los fines esenciales del Estado social de derecho, según lo dispuesto en el artículo 2º de nuestra Carta Política. Este principio se ve confrontado por la creciente inserción de Colombia en un entorno globalizado, donde los acuerdos de integración y libre comercio vinculan cada vez más a nuestros nacionales con los de otros Estados, favoreciendo el desarrollo de relaciones comerciales y personales en un contexto internacional.</p> <p>En relación con lo anterior, el avance tecnológico en transporte y telecomunicaciones ha propiciado un aumento en el flujo internacional de personas, bienes, servicios y capitales, lo que ha conducido a la proliferación de relaciones privadas internacionales. Este fenómeno se traduce en un creciente número de colombianos residienciados en el exterior que, aunque mantienen vínculos familiares y profesionales en su país de origen, requieren atención y protección jurídica. Es fundamental que estos ciudadanos tengan acceso a la justicia para el ejercicio efectivo de sus derechos, incluso en contextos extraterritoriales.</p> <p>Además, la necesidad de cumplir con los fallos proferidos por las autoridades judiciales colombianas, cuyos efectos pueden extenderse más allá de nuestras fronteras, demanda una activa labor diplomática para consolidar los mecanismos de cooperación judicial internacional. Esto es esencial para garantizar la efectividad de dichas decisiones y prevenir el menoscabo de los derechos de nuestros connacionales.</p> <p>Consciente de esta realidad, el Gobierno colombiano ha suscrito y ratificado numerosos instrumentos internacionales que promueven la cooperación jurídica con otros Estados, tanto en el ámbito bilateral como multilateral. Ejemplos de estos acuerdos incluyen convenios en el marco de la Organización de Estados Americanos (OEA) y tratados con diversos Estados del continente americano, como la "Convención Interamericana sobre exhortos o cartas rogatorias", suscrita en Panamá el 30 de enero de 1975, y la "Convención Interamericana sobre eficacia extraterritorial de las sentencias y laudos arbitrales extranjeros", suscrita en Montevideo el 08 de mayo de 1979.</p> <p>Sin embargo, la mayoría de estos instrumentos se encuentran desactualizados ante el incremento de casos que involucran a nacionales de un Estado que residen en otro, lo que afecta tanto a la esfera comercial como a asuntos civiles como matrimonios, divorcios, adopciones y procesos de alimentos. La variabilidad de los flujos migratorios ha hecho que los acuerdos existentes sean insuficientes, especialmente considerando el creciente número de colombianos en Europa, donde la falta de acuerdos de cooperación judicial limita la protección de sus derechos.</p> <p>Así las cosas, desde 1950, la Conferencia de La Haya ha adoptado diversos tratados que abordan aspectos clave del derecho internacional privado, tales como la protección de menores y la regulación de disposiciones testamentarias. Entre los tratados ratificados y en vigor para Colombia se encuentran los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. "Convenio sobre aspectos civiles del secuestro internacional de niños" (Ley 173/1994 y Sentencia C-402/1995);</li> <li>2. "Convenio relativo a la protección del niño y a la cooperación en materia de adopción internacional" (Ley 265/1996 y Sentencia C-363/1996);</li> </ol> |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>3. "Convención sobre la abolición del requisito de legalización para documentos públicos extranjeros" o Convención de la Apostilla (Ley 455/1998 y Sentencia C-164/1999);</li> <li>4. "Convenio sobre la notificación o traslado en el extranjero de documentos judiciales o extrajudiciales en materia civil o comercial" (Ley 1073/2006 y Sentencia C-958/2007);</li> <li>5. "Convenio sobre la obtención de pruebas en el extranjero en materia civil o comercial" (Ley 1282/2009 y Sentencia C-638/2009);</li> <li>6. "Convenio sobre el Cobro Internacional de Alimentos para los Niños y otros Miembros de la Familia" (Ley 2212/2022 y Sentencia C-193/2023.)</li> </ol> <p>A nivel constitucional, la jurisprudencia de la Corte Constitucional colombiana ha enfatizado la importancia de la protección de los derechos fundamentales de los ciudadanos en contextos de movilidad y cooperación internacional. En la Sentencia C-637 de 2015, por ejemplo, la Corte subrayó que los derechos humanos deben ser garantizados sin importar la ubicación geográfica de las personas, estableciendo así un marco que refuerza la necesidad de mecanismos de cooperación que aseguren el acceso a la justicia y la protección de los derechos en el contexto internacional.</p> <p>En conclusión, la necesidad de fortalecer la cooperación judicial internacional es más apremiante que nunca. La actualización y ratificación de instrumentos internacionales, así como el establecimiento de acuerdos con Estados donde residen grandes comunidades colombianas, son pasos necesarios para garantizar que nuestros ciudadanos puedan ejercer plenamente sus derechos, sin importar dónde se encuentren. La tarea del Estado es, por lo tanto, no solo crear un marco normativo robusto, sino también implementar estrategias efectivas que aseguren la protección y promoción de los derechos humanos en un mundo interconectado.</p> <p><b>D. ANÁLISIS DE IMPACTO FISCAL</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Al respecto, y mediante Oficio 2-2024-049940 del 18 de septiembre de 2024, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público emitió un análisis de impacto fiscal favorable indicando que la Ley aprobatoria del Estatuto no incluye disposiciones que impliquen gastos o exenciones fiscales que puedan generar costos para el Estado. Empero, indica que el Estado colombiano deberá cumplir con sus compromisos a través de sus instituciones y órganos de representación política, dentro del marco de la legislación vigente y bajo los principios de sostenibilidad fiscal, tal como se establece en el Plan Nacional de Desarrollo. Los gastos asociados con la entrada en vigor del Estatuto deben ser considerados dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo y deben ser incluidos en las proyecciones de gastos a mediano plazo del sector involucrado.</p> <p>Así las cosas, corresponderá al Estado de la República de Colombia dar cumplimiento a los compromisos que se deriven del Estatuto, a través de sus instituciones y órganos de representación</p> | <p>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><b>E. CONVENIENCIA DE LA APROBACIÓN DEL INSTRUMENTO</b></p> <p>Así las cosas, es imperioso contar con un sistema integral, ordenado, coherente, de normas que regulen las relaciones de derecho internacional privado, de forma más global e incluyente de los diferentes sistemas y concepciones jurídicas. Es por esto que, al vincularse a la Conferencia, la República de Colombia encontrará un escenario propicio para participar en la discusión, adopción y posterior ratificación de instrumentos que permitan la pronta y eficaz asistencia judicial o extrajudicial de los connacionales residentes en otros Estados y, consecuentemente, de nacionales de otros Estados que residen en nuestro territorio.</p> <p>Ahora bien, es cierto que el ingreso de la República de Colombia como miembro de la Conferencia no conlleva automáticamente que se constituya en Parte de todos los convenios adoptados al interior de la misma. No obstante, es preciso destacar los beneficios a los que podríamos acceder, si Colombia se adhiere a algunos de los instrumentos adoptados en el marco de la precitada Conferencia y, más aún, si nos constituimos en Estado miembro. Tales beneficios incluirían:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. El incentivo en nuestro Estado para analizar la conveniencia de ratificar o adherir a más Convenios de La Haya, lo que a mediano y largo plazo ayudará a la modernización de este derecho en Colombia;</li> <li>2. La posibilidad de elegir el foro entre cualquiera de los Estados Parte, cuando surja un conflicto de derecho internacional privado entre personas cubiertas por el Estatuto y los Convenios;</li> <li>3. La notificación de documentos judiciales y extraprocesales, y en materia civil y comercial, documentos a personas que se encuentren en el extranjero, por la vía diplomática, a través de la autoridad designada por cada Estado;</li> <li>4. La asistencia judicial gratuita en materia civil y comercial para los nacionales de los Estados contratantes, en igualdad de condiciones con los nacionales del Estado que la provea;</li> <li>5. La exención de costas judiciales a los nacionales de un Estado que se encuentren en otro en el que no tengan domicilio o residencia, con sujeción a lo que se haya acordado en los convenios bilaterales o multilaterales;</li> <li>6. La obtención de copias gratuitas de actas relativas al estado civil de las personas, así como la gratuidad en la legalización de documentos necesarios para determinadas actuaciones, tales como contraer matrimonio, a través de los funcionarios diplomáticos del Estado requirente, y;</li> <li>7. Además de facilitar el acceso a todas las publicaciones de la Conferencia, permite la obtención, de manera gratuita, de una colección completa de las Actas y Documentos, compuesta por más de 40 volúmenes encuadernados.</li> </ol> <p>El ingreso como Estado miembro de la Conferencia, permitirá que, hacia el futuro la República de Colombia pueda participar en la elaboración de estos importantes Acuerdos, a través de los cuales se logrará una agilización operativa de todos los trámites relacionados con cooperación judicial en el ámbito del derecho internacional privado. Igualmente, le concederá a Colombia la posibilidad de</p>                |



participar en conferencias y seminarios sobre los distintos temas abordados por la Conferencia. Todo lo cual repercutirá en una mejor atención de las necesidades de nuestros connacionales residentes en los Estados que son Parte de tales Acuerdos; esto, sin mencionar la positiva percepción que tendrán los demás Estados con relación a la seguridad jurídica que ofrecerá la República de Colombia al participar en esta Organización y al poner en vigencia tales convenios.

Por las anteriores consideraciones, el Gobierno Nacional, a través del señor Ministro de Relaciones Exteriores, solicita al Honorable Congreso de la República aprobar el Proyecto de Ley "Por medio de la cual se aprueba el «Estatuto de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado», adoptado en La Haya, el 31 de octubre de 1951 y modificado el 30 de junio de 2005.

De los Honorables Congresistas,

LUIS GILBERTO MURILLO URRUTIA  
Ministro de Relaciones Exteriores

SENADO DE LA REPUBLICA  
Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 17 del mes Noviembre del año 2024  
se radicó en este despacho el proyecto de ley  
Nº 323 Acto Legislativo Nº \_\_\_\_\_, con todos y  
cada uno de los requisitos constitucionales y legales  
por: Ministro de Relaciones Exteriores Dr. Luis  
Gilberto Murillo Urrutia

SECRETARIO GENERAL (e.f.)

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

DECRETA:

ARTÍCULO PRIMERO: Apruébese el «Estatuto de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado», adoptado en La Haya, el 31 de octubre de 1951 y modificado el 30 de junio de 2005.

ARTÍCULO SEGUNDO: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley 7ª de 1944, el «Estatuto de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado», adoptado en La Haya, el 31 de octubre de 1951 y modificado el 30 de junio de 2005, que por el artículo primero de esta ley se aprueba, obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo

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

Dada en Bogotá, D.C., a los

Presentado al Honorable Congreso de la República por el Ministro de Relaciones Exteriores.

LUIS GILBERTO MURILLO URRUTIA  
Ministro de Relaciones Exteriores

LEY 424 DE 1998

(entro 13)

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

El Congreso de Colombia

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 10 de julio, un informe pormenorizado acerca de cómo se están cumpliendo y desarrollando los Convenios Internacionales vigentes suscritos por Colombia con otros Estados.

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

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

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

El Secretario General del honorable Senado de la República,

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,

REPUBLICA DE COLOMBIA-GOBIERNO NACIONAL

Publíquese y ejecútese.

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

ERNESTO SAMPER PIZANO

La Ministra de Relaciones Exteriores,

Maria Emma Mejía Vélez.

SENADO DE LA REPUBLICA  
Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 17 del mes Noviembre del año 2024  
se radicó en este despacho el proyecto de ley  
Nº 323 Acto Legislativo Nº \_\_\_\_\_, con todos y  
cada uno de los requisitos constitucionales y legales

por: Ministro de Relaciones Exteriores Dr. Luis Gilberto  
Murillo Urrutia

SECRETARIO GENERAL (e.f.)

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.323/24 Senado **“POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL «ESTATUTO DE LA CONFERENCIA DE LA HAYA DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO», ADOPTADO EN LA HAYA, EL 31 DE OCTUBRE DE 1951, Y MODIFICADO EL 30 DE JUNIO DE 2005”**, 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. 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 envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

**CÚMPLASE**

**EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA**




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



**SAÚL CRUZ BONILLA**

## CONCEPTOS JURÍDICOS

### CONCEPTO JURÍDICO DEL MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO AL ANTEPROYECTO DE LEY NÚMERO 323 DE 2024 SENADO

*por medio de la cual se aprueba el “Estatuto de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado”, adoptado en La Haya, el 31 de octubre de 1951, y modificado el 30 de junio de 2005.*

|   |  |
|---|--|
| <div style="text-align: center;">  <p>Hacienda</p> </div> <p>3. Despacho Viceministra Técnica</p> <p>Doctor<br/> <b>LUIS GUILLERMO MURILLO</b><br/>         Ministro<br/> <b>MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES</b><br/>         Calle 10 No. 5-51<br/>         Correo electrónico: <a href="mailto:contactenos@cancilleria.gov.co">contactenos@cancilleria.gov.co</a></p> <div style="text-align: center;">  <p>Radicado: 2-2024-049940<br/>             Bogotá D.C., 18 de septiembre de 2024 16:27</p> </div> <p style="text-align: right;">Radicado entrada<br/>         No. Expediente 41810/2024/OFI</p> <p><b>Asunto:</b> Comentarios del Ministerio de Hacienda y Crédito Público al Anteproyecto de Ley "Por medio de la cual se aprueba el "Estatuto de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado" adoptado en La Haya en la séptima sesión de la Conferencia, el 31 de octubre de 1951 y modificado el 30 de junio de 2005, durante la vigésima sesión de la Conferencia".</p> <p>Respetado Ministro,</p> <p>De manera atenta, dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003<sup>1</sup>, 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, según su exposición de motivos, tiene por objeto aprobar el "Estatuto de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado", organización internacional que tiene por finalidad "... lograr la homologación de las legislaciones de los Estados participantes, con miras a solucionar, las situaciones que se presentan con motivo de las relaciones de derecho internacional privado desarrolladas por sus nacionales"<sup>2</sup> y cuyos estatutos se crearon "... con el propósito de dotarla de un instrumento jurídico que regulara su objetivo, composición, funcionamiento y financiamiento, así como lo atinente al ingreso de nuevos Estados miembros"<sup>3</sup>.</p> <p>Adicionalmente, se señala que el ingreso de Colombia como estado miembro de La Conferencia de La Haya "... permitirá que, hacia el futuro la República de Colombia pueda participar en la elaboración de estos importantes Acuerdos, a través de los</p> <p><small><sup>1</sup> Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones.<br/> <sup>2</sup> Exposición de motivos. Pág. 5.<br/> <sup>3</sup> Ibidem. Pág. 5.</small></p> | <div style="text-align: center;">  <p>Hacienda</p> </div> <p>Continuación oficio</p> <p><i>cuales, se logrará una agilización operativa de todos los trámites relacionados con cooperación judicial en el ámbito del derecho internacional privado. Igualmente, le concederá a Colombia la posibilidad de participar en conferencias y seminarios sobre los distintos temas abordados por la Conferencia. Todo lo cual repercutirá en una mejor atención de las necesidades de nuestros connacionales residentes en los Estados que son Parte de tales Acuerdos; esto, sin mencionar la positiva percepción que tendrán los demás Estados con relación a la seguridad jurídica que ofrecerá la República de Colombia al participar en esta Organización y al poner en vigencia tales convenios".</i></p> <p>Es importante resaltar que los tratados, convenios 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 convenios<sup>4</sup>.</p> <p>De otra parte, desde el punto de vista presupuestal y los gastos que podría generar la aprobación del Tratado, es preciso resaltar que, de acuerdo con la Constitución Política<sup>5</sup>, el Gobierno formulará anualmente el presupuesto de rentas y ley de apropiaciones, el cual deberá elaborarse, presentarse y aprobarse <b>dentro de un marco de sostenibilidad fiscal y corresponder al Plan Nacional de Desarrollo</b>. En dicha Ley no podrá incluirse partida alguna que no corresponda a un crédito judicialmente reconocido, <b>o a un gasto decretado conforme a ley anterior</b>, 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, el Decreto 111 de 1996 (Estatuto Orgánico del Presupuesto)<sup>6</sup> señala que corresponde al gobierno preparar anualmente el proyecto de presupuesto general de la Nación <b>con base en los anteproyectos que le presenten los órganos que conforman este presupuesto</b>, para lo cual tendrá en cuenta la <b>disponibilidad de recursos y los principios presupuestales</b> para la determinación de los gastos que se pretendan incluir en el proyecto de presupuesto. En todo caso, los gastos autorizados por leyes preexistentes a la presentación del proyecto anual del</p> <p><small><sup>4</sup> Artículo 189, numeral 2, Constitución Política de Colombia.<br/> <sup>5</sup> Artículo 246, Constitución Política de Colombia.<br/> <sup>6</sup> Por el cual se compilan la Ley 38 de 1989, la Ley 179 de 1994 y la Ley 225 de 1995 que conforman el Estatuto Orgánico del Presupuesto.<br/> <sup>7</sup> Artículo 47, Decreto 111 de 1996.</small></p> |
|---|--|

|  |  |
|--|--|
| <p style="text-align: center;"><br/>Hacienda</p> <p>Continuación oficio<br/>presupuesto general de la Nación serán incorporados a éste, <b>de acuerdo con la disponibilidad de recursos, y las prioridades del gobierno</b>, si corresponden a funciones de órganos del nivel nacional y guardan concordancia con el plan nacional de inversiones<sup>8</sup>.</p> <p>Ahora bien, revisado el articulado que compone el Estatuto, se encuentra que éste establece obligaciones para las partes que lo suscriben, entre las cuales se pueden destacar las siguientes: i) el Gobierno de cada uno de los Estados miembros designará un órgano nacional y cada Organización miembro un órgano de enlace; ii) los costes previstos en el presupuesto anual de la Conferencia se repartirán entre los Estados miembros de la Conferencia; iii) una Organización miembro no estará obligada a contribuir al presupuesto anual de la Conferencia, además de sus Estados miembros, pero pagará una suma que será determinada por la Conferencia en consulta con la Organización miembro para cubrir los gastos administrativos adicionales derivados de su condición de Miembro.</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 Estatuto, 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 podría generar la entrada en vigencia del Estatuto por cuenta de la vinculación a éste tendrían 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>Por lo expuesto, este Ministerio solicita se tengan en cuenta las anteriores consideraciones y 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><small><sup>8</sup> Artículo 39, Decreto 111 de 1996</small></p> | <p style="text-align: center;"><br/>Hacienda</p> <p>Continuación oficio<br/>Cordialmente</p> <p><b>MARTA JUANITA VILLAVICES NIÑO</b><br/>Viceministra Técnica del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.<br/>DGPPN/OAJ</p> |
|--|--|

**CONTENIDO**

|  |  |
|--|--|
| <p>Gaceta número 2009 - jueves, 21 de noviembre de 2024</p> <p style="text-align: center;"><b>SENADO DE LA REPÚBLICA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>PROYECTOS DE LEY</b></p> <p>Proyecto de ley número 321 de 2024 Senado, por medio de la cual se aprueba el “Protocolo de Enmienda del Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América”, hecho en Bogotá, D. C. el 27 de julio de 2022. .... 1</p> <p style="text-align: center;"><b>CONCEPTOS JURÍDICOS</b></p> <p>Concepto jurídico del Ministerio de Hacienda y Crédito Público al anteproyecto de ley número 321 de 2024 Senado, por medio de la cual se aprueba el “Protocolo de Enmienda del Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América”, hecho en Bogotá, D. C. el 27 de julio de 2022. .... 5</p> <p style="text-align: center;"><b>PROYECTOS DE LEY</b></p> <p>Proyecto de ley número 322 de 2024 Senado, por medio de la cual se aprueba el “Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001”, adoptado en Londres el 23 de marzo de 2001..... 6</p> | <p style="text-align: center;"><b>CONCEPTOS JURÍDICOS</b></p> <p style="text-align: right;">Págs.</p> <p>Concepto jurídico del Ministerio de Hacienda y Crédito Público al anteproyecto de ley número 322 de 2024 Senado, por medio de la cual se aprueba el “Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001”, adoptado en Londres el 23 de marzo de 2001. .... 12</p> <p style="text-align: center;"><b>PROYECTOS DE LEY</b></p> <p>Proyecto de ley número 323 de 2024 Senado, por medio de la cual se aprueba el “Estatuto de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado”, adoptado en La Haya, el 31 de octubre de 1951, y modificado el 30 de junio de 2005. .... 13</p> <p style="text-align: center;"><b>CONCEPTOS JURÍDICOS</b></p> <p>Concepto jurídico del Ministerio de Hacienda y Crédito Público al anteproyecto de ley número 323 de 2024 senado, por medio de la cual se aprueba el “Estatuto de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado”, adoptado en La Haya, el 31 de octubre de 1951, y modificado el 30 de junio de 2005. .... 18</p> |
|--|--|