



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - N° 296

Bogotá, D. C., lunes, 17 de marzo de 2025

EDICIÓN DE 18 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO
100 DE 2024 SENADO

por medio de la cual se regula la tala de árboles en proyectos de infraestructura y desarrollo en Colombia y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C., marzo de 2025

Doctor:

MARCOS DANIEL PINEDA GARCIA

Presidente Comisión Quinta Constitucional
Senado de la República

Doctor:

DAVID DE JESÚS BETTÍN GÓMEZ

Secretario
Comisión Quinta Constitucional Permanente
Senado de la República

Referencia: Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley 100 de 2024 "Por medio de la cual se regula la tala de árboles en proyectos de infraestructura y desarrollo en Colombia y se dictan otras disposiciones".

De conformidad con lo dispuesto por la mesa directiva de esta Comisión y con fundamento en el mandato del artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, me ha correspondido la designación para rendir ponencia en primer debate al Proyecto de Ley No. 100 de 2024 "Por medio de la cual se regula la tala de árboles en proyectos de infraestructura y desarrollo en Colombia y se dictan otras disposiciones". Por tanto, nos permitimos remitir ponencia positiva para primer debate con pliego de modificaciones.

Atentamente,

ISABEL CRISTINA ZULETA LOPEZ

Senadora de la República
Pacto Histórico - Colombia HumanaINFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY
NO. 100 DE 2024 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA LA TALA
DE ÁRBOLES EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO EN
COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

CONTENIDO

El presente informe de ponencia consta de los siguientes apartes:

- Presentación y antecedentes del Proyecto de Ley.
- Contenido y Objeto del Proyecto de Ley.
- Contexto del Proyecto de Ley.
- Importancia y necesidad del Proyecto de Ley.
- Pliego de Modificaciones.
- Causales de Impedimento.
- Proposición.

1. PRESENTACIÓN Y ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY.

Proyecto de Ley 037 de 2019 Cámara. "Por el cual se regula la tala de árboles en proyectos de desarrollo en Colombia", autoría del representante a la Cámara Fabian Díaz Plata. Radicado el 23 de julio de 2019. Archivado por tránsito de legislatura de conformidad al artículo 190 de la Ley Quinta de 1993.

Proyecto de Ley 085 de 2020 Cámara. "Por el cual se regula la tala de árboles en proyectos de desarrollo en Colombia", autoría del representante a la Cámara Fabian Díaz Plata. Radicado el 20 de julio de 2020. Archivado en debate.

Proyecto de Ley 169 de 2021 Cámara. "Por el cual se regula la tala de árboles en proyectos de desarrollo en Colombia", autoría del representante a la Cámara Fabian Díaz Plata. Radicado el 03 de agosto de 2021. Surtió su primer debate y se rindió ponencia positiva para segundo debate en la Cámara de Representantes. Archivado por tránsito de legislatura de conformidad al artículo 190 de la Ley Quinta de 1993.

Proyecto de Ley 026 de 2023 Senado. "Por el cual se regula la tala de árboles en proyectos de desarrollo en Colombia", autoría del senador Fabian Díaz Plata.

Radicado el 25 de julio de 2023. Archivado por tránsito de legislatura de conformidad al artículo 190 de la Ley Quinta de 1993.

El proyecto de Ley 100 de 2024 del Senado fue radicado el 06 de agosto de 2024 por el senador Edwing Fabian Diaz Plata y fue publicado en la gaceta 1326 de 2024, enviándolo a la Comisión Quinta Constitucional del Senado el 06 de agosto de 2024.

El 11 de septiembre de 2024 se designó como ponente para primer debate a la senadora Isabel Cristina Zuleta.

2. CONTENIDO Y OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El objeto del proyecto de ley es "Evitar la tala de árboles en Colombia como regla general, y ordenar el trasplante y traslado de las especies arbóreas, que no son compatibles con los diseños de los proyectos, garantizando en todo momento la adopción de los protocolos necesarios para su trasplante, traslado y cuidado. Siendo la excepción la tala de árboles enfermos, que presenten riesgo para el ecosistema, o que, por su ubicación o estado, representen un peligro para la vida humana".

3. CONTEXTO DEL PROYECTO DE LEY

En la revisión del proyecto de ley se han tenido en cuenta los documentos: Manual de silvicultura urbana para Medellín (diciembre 2015), guía para el manejo del arbolado urbano en el Valle de Aburrá (diciembre 2015), Manual de Silvicultura Urbana para Bogotá (2011), y Arbolado urbano de Bogotá (agosto, 2010).

Se tiene en cuenta el marco legal existente: Código Nacional de los Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente y disposiciones reglamentarias y complementarias. Decreto Ley 2811 de 1974, Código Sanitario Nacional y disposiciones reglamentarias y complementarias. Decreto 1076 de 2015 Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible. Ley 9 de 1979, Ley 99 de 1993, Decreto 1791 de 1996, en el cual se regulan las obligaciones de la administración pública y de los particulares respecto al uso, manejo, aprovechamiento y conservación de los bosques y la flora silvestre, con el fin de lograr su desarrollo sostenible.

4. IMPORTANCIA Y NECESIDAD DEL PROYECTO DE LEY

Las ciudades colombianas, por estar ubicadas en fértiles valles interandinos, llanuras inundables, y en las márgenes del gran caribe, poseen una gran riqueza biológica y de ecosistemas; Medellín con tres parques ecológicos; Piedras Blancas, Cerro Nutibara, Cerro El Volador y una esmerada gestión de sus jardines urbanos parece estar siempre en primavera, el gran Corredor Ambiental Urbano del río Cali con sus milenarias ceibas fue el epicentro de la Zona Verde de la cumbre de biodiversidad más importantes del mundo; la Cop 16, y Santa Marta; por su gran variedad de pisos térmicos es considerada una de las ciudades más biodiversas del mundo. Esta condición hace que varias ciudades del país hagan parte de la red de Biodiverciudades, programa del Banco de desarrollo de América Latina y El Caribe -CAF-.

Esta riqueza natural en contextos urbanos se ve seriamente amenazada por las constantes intervenciones urbanistas que, priorizan, en muchos casos, la infraestructura gris y el hormigón sobre entornos naturales. Lo que ha llevado a la tala de cientos de árboles, afectando así los servicios ecosistémicos que presta, como la mitigación de fenómenos hidrometeorológicos extremos producto del cambio climático.

Por ello, evitar la tala en contextos urbanos es una medida apenas necesaria para empezar a gestionar de manera inteligente el arbolado urbano o, lo que en términos más integrales se ha denominado la Infraestructura Verde Urbana; entendida como una red de espacios naturales y artificiales que se planifican estratégicamente para proporcionar beneficios a la comunidad.

De ahí se deriva que una de las soluciones o alternativas a la tala sea el trasplante o reubicación de árboles aislados fuera de la cobertura de bosque natural, esta práctica busca preservar la estructura ecológica de las ciudades y evitar la tala injustificada de árboles.

Esta medida se justifica porque los árboles desempeñan un papel esencial en la mejora de la calidad del aire de las ciudades, actuando como filtros naturales que reducen contaminantes atmosféricos. Además, contribuyen a la regulación térmica, disminuyendo las temperaturas en áreas densamente pobladas y edificadas, evitando así el fenómeno de islas de calor.

La Organización Mundial de la Salud recomienda al menos un árbol por cada tres habitantes para garantizar una mejor calidad del aire en las ciudades, esta concepción hace parte del enfoque; Una sola salud, que establece la relación indisoluble entre la salud de los ecosistemas y la salud humana, más indispensable aún en contextos urbanos donde hay proliferación de vectores epidemiológicos y enfermedades relacionadas con la contaminación de suelos, fuentes de agua y aire.

Vale recalcar que el éxito del trasplante o reubicación de árboles está condicionado por factores como la especie, edad y condiciones específicas del ejemplar. Estudios indican que la tasa de supervivencia de árboles trasplantados es aproximadamente del 75%, cifra que puede incrementarse con técnicas adecuadas y cuidados posteriores. En Colombia ya se han presentado casos exitosos de trasplante como los desarrollados en la conexión vial Distribuidora Sur del municipio de Envigado (Antioquia), allí la Agencia Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, autorizó 939 individuos para su trasplante durante el desarrollo del proyecto. Algunos de estos ejemplares eran palmeras reales de gran tamaño; entre 15 y 20 metros de altura, con una edad aproximada de 12 años y un peso superior a las 10 toneladas.

De manera que, implementar el trasplante de árboles como alternativa a la tala en el marco de proyectos urbanísticos, no solo es posible, con la adecuada supervisión técnica, sino que permite la conservación de árboles maduros que, a diferencia de nuevo ejemplares, ofrecen servicios ecosistémicos y paisajísticos inmediatos y significativos.

Cabe anotar que, el presente proyecto también contribuye al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, cumpliendo así con los Convenios internacionales en materia ambiental, en este caso al Objetivo número 11. Ciudades y Comunidades Sostenibles, con este objetivo se busca que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Teniendo en cuenta que las ciudades son el escenario del poblamiento futuro, deben estar preparadas para esta acelerada urbanización que aumentará la contaminación atmosférica y la escasez de espacios públicos abiertos. Así que la gestión inteligente de la Infraestructura Urbana Verde, que se ocupa, entre muchas cosas, de la conservación y cuidado del arbolado urbano, no solo mejorará las condiciones actuales de las ciudades sino que nos preparará para la creciente urbanización.

5. PLIEGO DE MODIFICACIONES.

Texto Presentado	Modificación	Justificación
"Por medio de la cual se regula la tala de árboles en proyectos de infraestructura y desarrollo en Colombia y se dictan otras disposiciones".	"Por el cual se regula <u>los permisos de aprovechamiento forestales de árboles aislados en área urbana y periurbana</u> y se dictan otras disposiciones".	La tala de árboles hace parte de un permiso menor, denominado de aprovechamiento forestal otorgado por la CAR. Por ello, se propone regular lo relacionado con el permiso, que ya incluye; talar, trasplante o reubicación de árboles aislados localizados en centros urbanos.
Artículo 1. Objeto. Evitar la tala de árboles en Colombia como regla general, y ordenar el trasplante y traslado de las especies arbóreas, que no son compatibles con los diseños de los proyectos, garantizando en todo momento la adopción de los protocolos necesarios para su trasplante, traslado y cuidado. Siendo la excepción la tala de árboles enfermos, que presenten riesgo para	Artículo 1. Objeto. Evitar la tala de árboles en Colombia como regla general <u>en proyectos, obras y actividades de diseño urbanos y periurbano, procurando una infraestructura verde urbana (IVU). Cumpliendo con lo establecido en el plan forestal urbano territorial (o manual de silvicultura urbana).</u> Siendo la excepción la tala de árboles enfermos, que presenten riesgo para	Se hace necesario extender el ámbito de aplicación de la medida a proyectos y obras de diseño urbanístico, y no circunscribirlo a la incompatibilidad con diseños urbanísticos, pues sería muy fácil demostrar que las especies presentes no son compatibles con los diseños, esto no sería un criterio técnico para definir la tala de un árbol.

<p>el ecosistema, o que, por su ubicación o estado, representen un peligro para la vida humana.</p>	<p>el ecosistema, o que, por su ubicación o estado, representen un peligro para la vida humana.</p>	<p>Se propone adoptar el enfoque de Infraestructura Verde Urbana (IVU), cuya gestión del entorno parte de las Soluciones basadas en la Naturaleza (SbN) porque desde allí se contemplan los beneficios ecológicos, económicos, y sociales que pueden resultar de la gestión inteligente de los jardines y bosques urbanos. De igual manera, se valora los servicios ecosistémicos, que sustentan el bienestar humano y la calidad de vida. Además, la VIU tiene un gran potencial como medida de adaptación y mitigación del cambio climático, contribuyendo así al desarrollo sostenible de las ciudades.</p>	<p>lugar, procederá el trasplante y sólo cuando los diseños de los proyectos sean incompatibles con las especies presentes en el lugar, se podrá dar lugar a la tala, en este caso se deberá crear un inventario forestal que identifique el número de ejemplares a ser afectados, este inventario será determinante de las especies con las que se compensará. Las autoridades ambientales deberán expedir con prioridad las autorizaciones para la reubicación y traslado de las especies arbóreas.</p>	<p>lugar, procederá el trasplante y sólo cuando los diseños de los proyectos sean incompatibles con las especies presentes en el lugar, se podrá dar lugar a la tala, en este caso se deberá crear un inventario forestal que identifique el número de ejemplares a ser afectados, este inventario será determinante de las especies con las que se compensará. Las autoridades ambientales deberán expedir con prioridad las autorizaciones para la reubicación y traslado de las especies arbóreas. <u>Toda solicitud de tala de árboles aislados para el desarrollo de obras o actividades de infraestructura o diseño urbanístico deberá contar con un plan de aprovechamiento forestal, incluida la matriz donde se discrimine el valor cultural, histórico, y paisajístico, así como la caracterización y fichas de manejo de fauna,</u></p>	<p>Corporaciones a conceder la tala del arbolado urbano, sólo como última medida, por tal razón una tala debe estar sustentada de manera técnica y jurídica para ser aprobada. De otro lado, también existe dentro de los permisos de aprovechamiento forestal una valoración para hacer la posterior compensación, dependiendo del grado de amenaza de la especie. Por ello se propone un Plan de aprovechamiento forestal que incluya un matriz con criterios objetivos que permitan valorar la importancia ecológica y cultural de un individuo arbóreo. Así mismo, se propone concebir los jardines urbanos como Infraestructura Urbana Verde, de manera que se puedan integrar otros componentes de los ecosistemas emergentes</p>
<p>Artículo 2. Tala de árboles en zonas urbanas y periurbanas. La autorización para la tala de árboles en Colombia será excepcional, en primer</p>	<p>Artículo 2 2. Tala de árboles en zonas urbanas y periurbanas. La autorización para la tala de árboles en Colombia será excepcional, en primer</p>	<p>El memorando No 016 de 2018, de la Procuraduría delegada para asuntos ambientales, exhorta a todos los entes territoriales como</p>			
<p><u>caracterización y fichas de manejo de epifitas vasculares y no vasculares, realizados por un profesional idóneo.</u> <u>Parágrafo: Basados en el principio de la preservación y permanencia de las especies en una Infraestructura Urbana Verde (IUV), todo proyecto de infraestructura o actividad que requiera retirar árboles para la ejecución de una obra, deberá plantear las diferentes intervenciones determinando como medida final la tala de los mismos.</u> <u>Será así que toda Autoridad Ambiental y ente territorial, evaluará y velará por la preservación de los individuos arbóreos, donde el mantenimiento constante, la adecuada selección de las especies y áreas para la siembra, las diferentes</u></p>		<p>o diseñados de los contextos urbanos.</p>	<p>Artículo 3. Planificación. Las entidades públicas tienen la obligación de garantizar que, en los diseños de los diferentes proyectos, se realicen los inventarios forestales existentes, y se incluyan las propuestas de reubicación, traslado y compensaciones arbóreas; documentos previos a la aprobación de los permisos por parte de las autoridades ambientales y/o licencias expedidas por las autoridades de planeación o curadurías urbanas. Cuando se constate la existencia de ejemplares</p>	<p><u>podas, la fertilización, el encierro perimetral para proteger el crecimiento del individuo, como el bloqueo o traslado, serán acciones o actividades encaminadas a la adecuada producción, establecimiento, manejo y mantenimiento del arbolado urbano.</u> Artículo 3—3. Planificación. Las entidades públicas tienen la obligación de garantizar que, en los diseños de los diferentes proyectos, se realicen los inventarios forestales existentes, y se incluyan las propuestas de reubicación, traslado y compensaciones arbóreas; documentos previos a la aprobación de los permisos por parte de las autoridades ambientales y/o licencias expedidas por las autoridades de planeación o curadurías urbanas obras o actividades deberán garantizar la suficiente información para</p>	<p>Se elimina la primera parte porque, resulta confuso afirmar que, "en los diseños de los diferentes proyectos, se realicen los inventarios forestales existentes". Se propone entonces hacer un énfasis sobre la garantía de la información, que esta sea suficiente y concluyente para definir o no el trasplante o traslado de un árbol. Se propone entonces que el ente territorial defina e identifique la estructura ecológica principal en los instrumentos de planificación ambiental y</p>

<p>que posean un valor cultural o histórico, no procederá la tala, se deberá proceder al trasplante del mismo o a la armonización del diseño del proyecto con el ejemplar.</p>	<p>documentar y evaluar todas las acciones a realizar y así definir, aprobar y certificar la viabilidad ambiental en consonancia con los planes de ordenamiento territorial y la protección de la estructura ecológica principal de cada territorio.</p>	<p>territorial para que esto sirva de base a la posterior planificación.</p> <p>La apropiación social de este proceso es fundamental, para que se puedan constituir veedurías y control social alrededor de este tipo de intervenciones, por ellos se propone socialización y divulgación de la estructura ecológica urbana.</p>	<p>históricos de la estructura ecológica urbana y periurbana</p>	<p>Es necesario incluir los entes territoriales municipales, así mismo, el enfoque jurídico, que garantizará en el caso del predio receptor del trasplante, la viabilidad de su permanencia.</p>
<p>Parágrafo 1. Todo ente territorial deberá definir los elementos conceptuales para la identificación de la estructura ecológica urbana y periurbana e incorporar la estructura ecológica principal en los instrumentos de planificación ambiental y territorial.</p> <p>Parágrafo 2. Se deberá realizar socialización, divulgación que permita el conocimiento público de la estructura ecológica urbana con el fin de promover de manera obligatoria la implementación de los valores ambientales, sociales, culturales e</p>	<p>Parágrafo 1. Todo ente territorial deberá definir los elementos conceptuales para la identificación de la estructura ecológica urbana y periurbana e incorporar la estructura ecológica principal en los instrumentos de planificación ambiental y territorial.</p> <p>Parágrafo 2. Se deberá realizar socialización, divulgación que permita el conocimiento público de la estructura ecológica urbana con el fin de promover de manera obligatoria la implementación de los valores ambientales, sociales, culturales e</p>	<p>Las especies arbóreas serán trasladadas por el titular del proyecto, quien a su vez debe realizar los estudios necesarios para determinar la conveniencia del traslado, analizando el estado fitosanitario, los costes, beneficios, riesgos y probabilidad de éxito, los cuales adjuntará a la respectiva solicitud.</p> <p>La autoridad ambiental competente, realizará</p>	<p>Artículo 4. Autorizaciones para el trasplante. Las autoridades ambientales del orden nacional, regional, distrital y metropolitano, según su competencia evaluarán técnicamente, las solicitudes de traslado y reubicación arbórea, y emitirán el acto administrativo de autorización correspondiente.</p> <p>Artículo 4. Autorizaciones para el trasplante o reubicación de árboles. Las autoridades ambientales del orden nacional, regional, distrital y metropolitano o municipal según su competencia evaluarán técnicamente, de manera técnica y jurídica, las solicitudes de traslado y reubicación arbórea, y emitirán el acto administrativo de autorización correspondiente o permiso de aprovechamiento forestal de árboles aislados según lo indicado en el formato único nacional de solicitud de aprovechamiento forestal y manejo sostenible de flora silvestre y los productos forestales no maderables emitido por el Ministerio de</p>	<p>Ya existe un formato único nacional de solicitud de aprovechamiento forestal y manejo sostenible que puede servir como garantía de este procedimiento.</p> <p>En el proceso de trasplante es tener en cuenta parámetros como la edad, la función ecológica, su distribución, la importancia cultural, paisajística e histórica, los costos, beneficios, riesgos y probabilidad de éxito del traslado de cada individuo.</p>
<p>visita técnica al predio en el cual se desarrollará el proyecto, con el objetivo de verificar la información remitida en la solicitud, practicando revisión del estado de las especies arbóreas y estableciendo la conveniencia del traslado.</p>	<p>Ambiente o el formato que haga sus veces.</p>	<p>Parágrafo 1: Toda solicitud de permiso de aprovechamiento forestal de árboles aislados que requiera traslado o reubicación de árboles deberá ser presentado en el documento técnico o plan de aprovechamiento como parte integral del mismo, el acápite detallado con clara y precisa argumentación de la conveniencia del traslado, analizando parámetros como la edad, la función ecológica, su distribución, la importancia cultural, paisajística e histórica, los costos, beneficios, riesgos y probabilidad de éxito del traslado de cada individuo.</p> <p>Parágrafo 2: Es por esto que toda autorización o permiso de aprovechamiento forestal de árboles aislados que contemple</p>	<p>el traslado o reubicación de individuos arbóreos por los diseños o ejecución de una obra de infraestructura o actividad, deberá ser evaluada de manera técnica y jurídica por la Autoridad Ambiental quien señalará de manera explícita la aprobación del área, las especies, los tiempos, el control y seguimiento a realizar, como la relación de compensación por la tasa de mortalidad de los árboles trasplantados o reubicados, para dar cierre a dicha obligación.</p> <p>Las especies arbóreas serán trasladadas por el titular del proyecto, obras o actividades quien a su vez debe realizar los estudios técnicos necesarios para determinar que den cuenta de la conveniencia del traslado, analizando el la edad del individuo y su perspectiva de vida, el</p>	<p>Es necesario incluir los entes territoriales municipales, así mismo, el enfoque jurídico, que garantizará en el caso del predio receptor del trasplante, la viabilidad de su permanencia.</p> <p>Ya existe un formato único nacional de solicitud de aprovechamiento forestal y manejo sostenible que puede servir como garantía de este procedimiento.</p> <p>En el proceso de trasplante es tener en cuenta parámetros como la edad, la función ecológica, su distribución, la importancia cultural, paisajística e histórica, los costos, beneficios, riesgos y probabilidad de éxito del traslado de cada individuo.</p>

<p>estado fitosanitario, la importancia ecológica, científica y ambiental, el valor cultural o patrimonial del ejemplar, los costes, beneficios, riesgos y probabilidad de éxito, los cuales adjuntará a la respectiva solicitud.</p> <p>La autoridad ambiental competente, realizará visita técnica al predio en el cual se desarrollará el proyecto, obra o actividad con el objetivo de verificar la información remitida en la solicitud, practicando revisión del estado de las especies arbóreas y estableciendo la conveniencia del traslado. Igualmente, la autoridad ambiental realizará visita al lugar en donde se va a realizar el traslado, para asegurarse que las condiciones estén dadas para el movimiento.</p>	<p>Artículo 5. Solicitud de Trasplante de Especie Arbórea. El titular del proyecto, su apoderado o representante, tiene la obligación para obtener la autorización de traslado y reubicación de las especies arbóreas, de presentar ante la autoridad ambiental, la siguiente documentación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Formato de solicitud de trasplante de las especies arbóreas. 2. Inventario forestal, incluye Plano georreferenciado de la ubicación exacta de cada uno de los árboles ubicados en el área del proyecto. 3. Proyecto a desarrollar, donde se señalen de forma clara y concreta, la justificación de traslado de las especies arbóreas. 4. Estudio técnico de conveniencia del traslado de la especie arbórea. 5. Certificado predial y/o nomenclatura actualizado del predio 	<p>Artículo 5. Solicitud de Trasplante de Especie Arbórea. El titular del proyecto, <u>obra o actividad</u> su apoderado o representante, tiene la obligación para obtener la autorización de traslado y reubicación de las especies arbóreas, de presentar ante la autoridad ambiental, la siguiente documentación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Formato de solicitud de trasplante de las especies arbóreas. 2. Inventario forestal, incluye Plano georreferenciado de la ubicación exacta de cada uno de los árboles ubicados en el área del proyecto. 3. Proyecto <u>obra o actividad</u> a desarrollar, donde se señalen de forma clara y concreta, la justificación de traslado de las especies arbóreas. 4. Estudio técnico de conveniencia del traslado de la especie arbórea. 5. Certificado predial y/o de nomenclatura 	<p>En vista que hay intervenciones que no necesariamente son proyectos, se incluyen obras o actividad.</p>
<p>donde se encuentra la especie arbórea.</p> <p>6. Certificado de Existencia y Representación Legal con expedición no inferior a treinta (30) días.</p> <p>7. Autorización del propietario del predio donde se van a realizar la reubicación y traslado arbóreo; adjuntando el respectivo certificado de libertad y tradición del inmueble.</p> <p>Demás documentos enunciados en normas legales vigentes.</p> <p>Artículo 6. Complementación y Archivo de la Solicitud. La autoridad ambiental competente, realizará el estudio de la solicitud de traslado de la especie arbórea, ante falta de información, solicitará la información básica o complementaria, indicando al titular de la solicitud los requisitos que no cumple. Si transcurridos dos (02) meses no llega la</p> <p>actualizado del predio donde se encuentra la especie arbórea.</p> <p>6. Certificado de Existencia y Representación Legal con expedición no inferior a treinta (30) días.</p> <p>7. Autorización del propietario del predio donde se van a realizar la reubicación y traslado arbóreo; adjuntando el respectivo certificado de libertad y tradición del inmueble.</p> <p>Demás documentos enunciados en normas legales vigentes.</p> <p>Artículo 6. Complementación y Archivo de la Solicitud. La autoridad ambiental competente, realizará el estudio de la solicitud de traslado de la especie arbórea <u>de permiso de aprovechamiento forestal de árboles aislados y el traslado de los individuos arbóreos,</u> ante la falta de información, solicitará la información básica o complementaria,</p>	<p>información adicional requerida, el trámite será archivado.</p> <p>CAPITULO II. TRANSPLANTE DE ESPECIES ARBÓREAS</p> <p>Artículo 7. Red ecológica. En el desarrollo de proyectos que afecten una masa arbórea que pertenezca a una red ecológica, ronda de protección hídrica, especies vedadas, ecosistemas frágiles, la autoridad ambiental competente, solicitará estudios complementarios relacionados con el recurso de fauna y flora.</p> <p>La persona natural y/o jurídica que ejecute el proyecto, debe realizar una evaluación precisa de todos los árboles presentes en el lugar y</p>	<p>indicando al titular de la solicitud los requisitos que no cumple. Si transcurridos dos (02) meses <u>de la notificación del requerimiento</u> no llega la información adicional <u>solicitada</u>, el trámite será archivado.</p> <p>CAPITULO II. TRANSPLANTE DE ESPECIES ARBÓREAS</p> <p>Artículo 7. Red ecológica. En el desarrollo de proyectos que afecten una masa arbórea que pertenezca a una red ecológica, ronda de protección hídrica, especies vedadas, ecosistemas frágiles, la autoridad ambiental competente, solicitará estudios complementarios relacionados con el recurso de fauna y flora.</p> <p>La persona natural y/o jurídica que ejecute el proyecto, debe realizar una evaluación precisa de todos los árboles presentes en el lugar y</p>	<p>Hay una diferenciación entre la tala en contextos urbanos, que, por lo general, se da sobre arboles aislados fuera de la cobertura del bosque natural, por lo que difícilmente implica una "red ecológica". Pero ello no implica desconocer las relaciones permanentes o transitorias que se pueden dar con especies asociadas. Por ello, en el artículo 2 se propone una matriz donde se discrimine el valor cultural, histórico, y paisajístico, así como la caracterización y fichas de manejo de fauna, epífitas vasculares y no vasculares, realizados por un profesional idóneo.</p>

<p>definir el tratamiento para cada uno de ellos.</p>	<p>definir el tratamiento para cada uno de ellos.</p>	<p>Este artículo resultaría entonces redundante.</p>		<p><u>públicas o privadas de infraestructura, construcciones, instalaciones y similares, y sea imposible por la características y ubicación del individuo arbóreo y bajo los causales anteriores sea necesario preservarlo, se aprobará el trasplante de los árboles aislados localizados en centros urbanos.</u></p>	
<p>Artículo 8. Causales para el Trasplante. Serán causales de traslado:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mejorar la condición sanitaria y estructural de la especie arbórea. 2. Evitar o corregir daños a bienes muebles, inmueble o personas. 3. Estado de riesgo, alto riesgo o emergencia. 4. Interferir las especies arbóreas en el desarrollo de proyectos de construcción, remodelación de obras, urbanismo, mineros, viales y demás proyectos, que sea imposible por las características y ubicación de las especies arbóreas integrarlas al proyecto. 5. Mantener el equilibrio ecológico y social. 	<p>Artículo 8-7. Causales para el Trasplante. Serán causales de traslado <u>o reubicación de árboles urbanos o periurbanos los que:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Cuando por la valoración realizada en parámetros, culturales, paisajísticos e históricos, se considere oportuno preservar un individuo arbóreo.</u> 2. <u>Para mejorar la condición de ubicación, sanitarias, estructurales de la especie arbórea</u> 3. <u>Conservar especies que se encuentren en categoría de amenaza.</u> 4. <u>Mantener la función ecológica de la estructura o corredor ecológico urbano y periurbano.</u> 5. <u>En actividades de construcción, ampliación, remodelación u obras</u> 	<p>Acá se precisa que el contexto es el área urbana y periurbana y que las causales para el trasplante deben tener en cuenta la matriz de valoración establecida en el artículo 2 de la presente ley, pues son estas las que permiten una valoración objetiva para conceder la tala.</p>	<p>Parágrafo 1: Valoración del riesgo. Se exceptuarán del traslado aquellos árboles que, tras una valoración de su estado fitosanitario, así como de los daños físicos o mecánicos, sean considerados un riesgo para permanecer en el área de la obra o infraestructura. Esto se debe a que las actividades previstas podrían causarles un mayor debilitamiento, aumentando así las condiciones de riesgo. Estos árboles deberán</p>	<p><u>Parágrafo 1: Valoración del riesgo. Se exceptuarán del traslado aquellos árboles que, tras una valoración de su estado fitosanitario, así como de los daños físicos o mecánicos, sean considerados un riesgo para permanecer en el área de la obra o infraestructura. Esto se debe a que las actividades previstas podrían causarles un mayor debilitamiento, aumentando así las condiciones de riesgo. Estos árboles deberán</u></p>	
<p>ser retirados durante la ejecución de la obra y reemplazados por un ejemplar arbóreo que tenga un valor ecológico o cultural equivalente.</p>	<p><u>ser retirados durante la ejecución de la obra y reemplazados por un ejemplar arbóreo que tenga un valor ecológico o cultural equivalente.</u></p>				
<p>Artículo 9. Protocolo de trasplante de árboles. Para el trasplante de las especies arbóreas, se podrá hacer uso por parte del titular del proyecto de medios tecnológicos y/o máquinas hidráulicas y/o equipo trasplantador de operación hidráulica, con el objetivo de evitar realizar operaciones que afecten la especie arbórea. En todo caso se deberán observar las disposiciones técnicas para el traslado</p>	<p>Artículo 9.8. Protocolo de trasplante de árboles. Para el trasplante de las especies arbóreas, <u>el titular del proyecto, obra o actividad</u> podrá hacer uso por parte de medios tecnológicos y/o máquinas hidráulicas y/o equipo trasplantador de operación hidráulica, con el objetivo de evitar realizar operaciones que afecten la especie arbórea <u>el individuo arbóreo.</u> En todo caso se deberán observar las disposiciones técnicas para el traslado <u>según lo indicado en el Plan de Silvicultura Urbana o Manual de Silvicultura Urbana y las observaciones realizadas por la Autoridad Ambiental competente.</u></p>	<p>En términos estrictos no es la especie la que se afecta sino un individuo de la especie.</p> <p>Los entes territoriales deben tener un Plan de Silvicultura Urbana o Manual de Silvicultura Urbana, que contiene los protocolos de trasplante, si no la tiene, debe entonces adoptarlo, propuesta contenida dentro del cuerpo de esta Ley.</p>	<p>Es obligación del titular del proyecto, realizar todas las compensaciones ambientales necesarias, en el marco de la realización del proyecto que pueda afectar especies arbóreas, con el objetivo de compensar los daños ambientales causados por el traslado o tala de las especies arbóreas.</p> <p>Las compensaciones previas que debe realizar el titular del proyecto consistirán en:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Corredores y senderos Ecológicos. 2. Reforestar rondas de los ríos. 3. Recuperación de las áreas intervenidas. <p>Parágrafo 1. Cuando el titular del proyecto realice la tala de especies arbóreas, deberá realizar acciones para reforestar zonas deforestadas superiores a la proporción afectada conforme al Plan</p>	<p>Es obligación del titular del proyecto, realizar todas las compensaciones ambientales necesarias, en el marco de la realización del proyecto que pueda afectar especies arbóreas, con el objetivo de compensar los daños ambientales causados por el traslado o tala de las especies arbóreas.</p> <p><u>que disponga el acto administrativo por el cual resuelva la Autoridad Ambiental en el marco del permiso de aprovechamiento forestal de árboles aislados por tala o traslado, en el tiempo de ejecución de la realización del proyecto, obra o infraestructura, con el objetivo de compensar los daños ambientales causados por la pérdida de la masa forestal urbana o periurbana.</u></p> <p><u>Parágrafo 1: Las áreas de compensación por permiso de aprovechamiento</u></p>	<p>permiso de un aprovechamiento, allí ya hay contenidos unos criterios, definidos por la CAR, no obstante, se insta a que estas compensaciones se hagan en el marco de la ejecución de la obra y en el área de influencia, para que no se pierdan los servicios ecosistémicos de la zona.</p>
<p>Artículo 10. Compensación Previa:</p>	<p>Artículo 10-9. Compensación Previa:</p>	<p>Las compensaciones se dan hoy en el marco del</p>			

<p>Nacional de Restauración.</p> <p>Parágrafo 2. La autoridad ambiental competente será la encargada de definir los límites mínimos de la compensación en los casos en que proceda la tala, definirá las sanciones por incumpliendo y vigilará el cumplimiento de la misma. La definición de compensación deberá propender porque la misma represente impacto mayor al que representaba la especie Arbórea en su ubicación original.</p> <p>Parágrafo 3. Cuando se trate del permiso de aprovechamiento de árboles aislados se hará la respectiva reposición por individuo arbóreo.</p>	<p><u>forestal de árboles aislados deberá ser prioritaria en el centro urbano o periurbano conservando la estructura ecológica principal, en áreas tales como:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Corredor y senderos ecológicos 2. Márgenes de ríos, caños, quebradas, o fuentes hídricas. 3. Áreas de influencia puntual, directa e indirecta del proyecto, obra o actividad. 4. Parques, zonas blandas de espacio público, colegios, áreas verdes comunes. 5. Áreas de vida propuestas según la Ley 2173 de 30 de diciembre de 2021. <p>Parágrafo 2: Todas las compensaciones a realizar deben cumplir lo establecido en el Plan de Restauración Nacional.</p> <p>Parágrafo 3: Las áreas propuestas para el cumplimiento de la compensación debe ser aprobado previo a otorgar</p>	<p>la autorización o permiso de aprovechamiento forestal de árboles aislado para centros urbanos y los costos que este trámite confiera, así como las visitas de control y seguimiento serán parte integral del presupuesto o rubro ambiental del proyecto, obra o actividad.</p> <p>Parágrafo 1. Cuando el titular del proyecto realice la tala de especies arbóreas, deberá realizar acciones para reforestar zonas deforestadas superiores a la proporción afectada conforme al Plan Nacional de Restauración.</p> <p>Parágrafo 2. La autoridad ambiental competente será la encargada de definir los límites mínimos de la compensación en los casos en que proceda la tala, definirá las sanciones por incumpliendo y vigilará el cumplimiento de la misma. La definición de compensación deberá propender porque la</p>	
<p>misma represente impacto mayor al que representaba la especie Arbórea en su ubicación original.</p> <p>Parágrafo 3. Cuando se trate del permiso de aprovechamiento de árboles aislados se hará la respectiva reposición por individuo arbóreo.</p>	<p>Artículo 10. Sanciones. El ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en un plazo no mayor a (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley. Definirá las sanciones pertinentes por su incumplimiento. El ente territorial con jurisdicción donde se desarrolle el proyecto, obra o actividad será el encargado de vigilar y ejecutar las sanciones que fueran pertinentes.</p>	<p>fomento de nuevas tecnologías que faciliten el trasplante de especies arbóreas y tecnologías sustitutivas del procedimiento de tala, en un término no superior a un (1) año contado a partir de la entrada en vigencia de esta ley.</p> <p>Parágrafo 1. en un término no superior a doce (12) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, cada ente territorial de categoría municipal, distrital o metropolitano deberá elaborar, diseñar y publicar el Plan de Silvicultura Urbana (PSU) o Manual de Silvicultura Urbana (MSU)</p>	<p>articulada y sistemática el proceso de trasplante y no dejarlo a merced de los criterios de cada contratista de obras de infraestructura o "desarrollo".</p>
<p>Artículo 11. Sanciones. El ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en un plazo no mayor a (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley. Definirá las sanciones pertinentes por su incumplimiento. El ente territorial con jurisdicción donde se desarrolle el proyecto será el encargado de vigilar y ejecutar las sanciones que fueran pertinentes.</p>	<p>Artículo 11. Plan de Modernización. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible junto con las Corporaciones Autónomas Regionales y de Desarrollo Sostenible elaborarán un plan para el</p>	<p>Artículo 13. Licencias vigentes. Las licencias vigentes para la tala de especies arbóreas al momento de la entrada en vigencia de esta ley tendrán continuidad hasta su vencimiento.</p> <p>Artículo 14. Vigencia. La presente ley rige a partir de su sanción,</p>	<p>Sin modificaciones</p> <p>Sin modificaciones</p>
<p>Artículo 12. Plan de Modernización. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible junto con las Corporaciones Autónomas Regionales y de Desarrollo Sostenible elaborarán un plan para el</p>	<p>Es necesario que los entes territoriales elaboren y diseñen un Plan de Silvicultura Urbana (PSU) o Manual de Silvicultura Urbana (MSU), para tener un marco en el cual se gestione de manera</p>	<p>Artículo 12. Licencias vigentes. Las licencias vigentes para la tala de especies arbóreas al momento de la entrada en vigencia de esta ley tendrán continuidad hasta su vencimiento.</p> <p>Artículo 13. Vigencia. La presente ley rige a partir de su sanción,</p>	<p>Sin modificaciones</p>

promulgación y publicación en el Diario Oficial y deroga disposiciones que le sean contrarias.	promulgación y publicación en el Diario Oficial y deroga disposiciones que le sean contrarias.
------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------

6. ANÁLISIS SOBRE POSIBLE CONFLICTO DE INTERÉS

De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5 de 1992 (Reglamento del Congreso), y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, se puede concluir que no hay motivos que puedan generar un conflicto de interés para presentar esta iniciativa de ley.

7. PROPOSICIÓN

Por las anteriores consideraciones, nos permitimos presentar ponencia positiva con pliego de modificaciones y solicitamos respetuosamente a los Honorables senadores de la Comisión Quinta, aprobar el texto propuesto con modificaciones para primer debate del Proyecto de Ley No. 100 de 2024 "Por medio de la cual se regula la tala de árboles en proyectos de infraestructura y desarrollo en Colombia y se dictan otras disposiciones", para que haga su tránsito legislativo y se convierta en Ley de la República.

Atentamente,



ISABEL CRISTINA ZULETA LOPEZ
Senadora de la República
Pacto Histórico - Colombia Humana

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

PROYECTO DE LEY 100 DE 2024 Senado
"Por el cual se regula los permisos de aprovechamiento forestales de árboles aislados en área urbana y periurbana"

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA

Artículo 1. Objeto. Evitar la tala de árboles en Colombia como regla general en proyectos, obras y actividades de diseño urbanos y periurbano, procurando una infraestructura verde urbana (IVU). Cumpliendo con lo establecido en el plan forestal urbano territorial (o manual de silvicultura urbana). Siendo la excepción la tala de árboles enfermos, que presenten riesgo para el ecosistema, o que, por su ubicación o estado, representen un peligro para la vida humana.

Artículo 2. Tala de árboles en zonas urbanas y periurbanas. Toda solicitud de tala de árboles aislados para el desarrollo de obras o actividades de infraestructura o diseño urbanístico deberá contar con un plan de aprovechamiento forestal, incluida la matriz donde se discrimine el valor cultural, histórico, y paisajístico, así como la caracterización y fichas de manejo de fauna, caracterización y fichas de manejo de epífitas vasculares y no vasculares, realizados por un profesional idóneo.

Parágrafo. Basados en el principio de la preservación y permanencia de las especies en una Infraestructura Urbana Verde (IUV), todo proyecto de infraestructura o actividad que requiera retirar árboles para la ejecución de una obra, deberá plantear las diferentes intervenciones determinando como medida final la tala de los mismos.

Será así que toda Autoridad Ambiental y ente territorial, evaluará y velará por la preservación de los individuos arbóreos, donde el mantenimiento constante, la adecuada selección de las especies y áreas para la siembra, las diferentes podas, la fertilización, el encierro perimetral para proteger el crecimiento del individuo, como

el bloqueo o traslado, serán acciones o actividades encaminadas a la adecuada producción, establecimiento, manejo y mantenimiento del arbolado urbano.

Artículo 3. Planificación: Las entidades públicas tienen la obligación de garantizar que, en los diseños de los diferentes proyectos, obras o actividades deberán garantizar la suficiente información para documentar y evaluar todas las acciones a realizar y así definir, aprobar y certificar la viabilidad ambiental en consonancia con los planes de ordenamiento territorial y la protección de la estructura ecológica principal de cada territorio.

Parágrafo 1. Todo ente territorial deberá definir los elementos conceptuales para la identificación de la estructura ecológica urbana y periurbana e incorporar la estructura ecológica principal en los instrumentos de planificación ambiental y territorial.

Parágrafo 2. Se deberá realizar socialización, divulgación que permita el conocimiento público de la estructura ecológica urbana con el fin de promover de manera obligatoria la implementación de los valores ambientales, sociales, culturales e históricos de la estructura ecológica urbana y periurbana

Artículo 4. Autorización de trasplante o reubicación de árboles. Las autoridades ambientales del orden nacional, regional, distrital, metropolitano o municipal, según sea su competencia evaluarán de manera técnica y jurídica, las solicitudes de traslado y reubicación arbórea, y emitirán en el acto administrativo de autorización de permiso de aprovechamiento forestal de árboles aislados según lo indicado en el formato único nacional de solicitud de aprovechamiento forestal y manejo sostenible de flora silvestre y los productos forestales no maderables emitido por el Ministerio de Ambiente o el formato que haga sus veces.

Parágrafo 1: Toda solicitud de permiso de aprovechamiento forestal de árboles aislados que requiera traslado o reubicación de árboles deberá ser presentado en el documento técnico o plan de aprovechamiento como parte integral del mismo, el acápite detallado con clara y precisa argumentación de la conveniencia del traslado, analizando parámetros como la edad, la función ecológica, su distribución, la importancia cultural, paisajística e histórica, los costos, beneficios, riesgos y probabilidad de éxito del traslado de cada individuo.

Parágrafo 2: Es por esto que toda autorización o permiso de aprovechamiento forestal de árboles aislados que contemple el traslado o reubicación de individuos arbóreos por los diseños o ejecución de una obra de infraestructura o actividad, deberá ser evaluada de manera técnica y jurídica por la Autoridad Ambiental quien señalará de **manera explícita** la aprobación del área, las especies, los tiempos, el control y seguimiento a realizar, como la relación de compensación por la tasa de mortalidad de los árboles trasplantados o reubicados, para dar cierre a dicha obligación.

Artículo 5. Solicitud de Trasplante de Especie Arbórea. El titular del proyecto, obra o actividad su apoderado o representante, tiene la obligación para obtener la autorización de traslado y reubicación de las especies arbóreas, de presentar ante la autoridad ambiental, la siguiente documentación:

- 1.Formato de solicitud de trasplante de las especies arbóreas.
- 2.Inventario forestal, incluye Plano georreferenciado de la ubicación exacta de cada uno de los árboles ubicados en el área del proyecto.
- 3.Proyecto obra o actividad a desarrollar, donde se señalen de forma clara y concreta, la justificación de traslado de las especies arbóreas.
- 4.Estudio técnico de conveniencia del traslado de la especie arbórea.
- 5.Certificado predial y/o de nomenclatura actualizado del predio donde se encuentra la especie arbórea.
- 6.Certificado de Existencia y Representación Legal con expedición no inferior a treinta (30) días.
- 7.Autorización del propietario del predio donde se van a realizar la reubicación y traslado arbóreo; adjuntando el respectivo certificado de libertad y tradición del inmueble.

Demás documentos enunciados en normas legales vigentes.

Artículo 6. Complementación y Archivo de la Solicitud. La autoridad ambiental competente, realizará el estudio de la solicitud de permiso de aprovechamiento forestal de árboles aislados y el traslado de los individuos arbóreos, ante la falta de información, solicitará la información básica o complementaria, indicando al titular

de la solicitud los requisitos que no cumple. Si transcurridos dos (02) meses de la notificación del requerimiento no llega la información adicional solicitada, el trámite será archivado.

Artículo 7. Causales para el traslado o reubicación. Serán causales de traslado o reubicación de árboles urbanos o periurbanos los que:

1. Cuando por la valoración realizada en parámetros, culturales, paisajísticos e históricos, se considere oportuno preservar un individuo arbóreo.
2. Para mejorar la condición de ubicación, sanitarias, estructurales de la especie arbórea.
3. Conservar especies que se encuentren en categoría de amenaza.
4. Mantener la función ecológica de la estructura o corredor ecológico urbano y periurbano.
5. En actividades de construcción, ampliación, remodelación u obras públicas o privadas de infraestructura, construcciones, instalaciones y similares, y sea imposible por la características y ubicación del individuo arbóreo y bajo los causales anteriores sea necesario preservarlo, se aprobará el trasplante de los árboles aislados localizados en centros urbanos.

Parágrafo 1. Valoración del riesgo. Se exceptuarán del traslado aquellos árboles que, tras una valoración de su estado fitosanitario, así como de los daños físicos o mecánicos, sean considerados un riesgo para permanecer en el área de la obra o infraestructura. Esto se debe a que las actividades previstas podrían causarles un mayor debilitamiento, aumentando así las condiciones de riesgo. Estos árboles deberán ser retirados durante la ejecución de la obra y reemplazados por un ejemplar arbóreo que tenga un valor ecológico o cultural equivalente.

Artículo 8. Protocolo de trasplante de árboles. Para el trasplante de las especies arbóreas, el titular del proyecto, obra o actividad podrá hacer uso de medios tecnológicos y/o máquinas hidráulicas y/o equipo trasplantador de operación hidráulica, con el objetivo de evitar realizar operaciones que afecten el individuo

arbóreo. En todo caso se deberán observar las disposiciones técnicas para el traslado según lo indicado en el Plan de Silvicultura Urbana o Manual de Silvicultura Urbana y las observaciones realizadas por la Autoridad Ambiental competente.

Artículo 9. Compensación Previa. Es obligación del titular del proyecto, obra o actividad establecer la compensación ambiental que disponga el acto administrativo por el cual resuelva la Autoridad Ambiental en el marco del permiso de aprovechamiento forestal de árboles aislados por tala o traslado, en el tiempo de ejecución de la realización del proyecto, obra o infraestructura, con el objetivo de compensar los daños ambientales causados por la pérdida de la masa forestal urbana o periurbana.

Parágrafo 1: Las áreas de compensación por permiso de aprovechamiento forestal de árboles aislados deberá ser prioritaria en el centro urbano o periurbano conservando la estructura ecológica principal, en áreas tales como:

1. Corredor y senderos ecológicos
2. Márgenes de ríos, caños, quebradas, o fuentes hídricas.
3. Áreas de influencia puntual, directa e indirecta del proyecto, obra o actividad.
4. Parques, zonas blandas de espacio público, colegios, áreas verdes comunes.
5. Áreas de vida propuestas según la Ley 2173 de 30 de diciembre de 2021.

Parágrafo 2: Todas las compensaciones a realizar deben cumplir lo establecido en el Plan de Restauración Nacional.

Parágrafo 3: Las áreas propuestas para el cumplimiento de la compensación debe ser aprobado previo a otorgar la autorización o permiso de aprovechamiento forestal de árboles aislado para centros urbanos y los costos que este trámite confiera, así como las visitas de control y seguimiento serán parte integral del presupuesto o rubro ambiental del proyecto, obra o actividad.

Artículo 10. Sanciones. El ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en un plazo no mayor a (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley. Definirá las sanciones pertinentes por su incumplimiento. El ente territorial con jurisdicción donde se desarrolle el proyecto, obra o actividad será el encargado de vigilar y ejecutar las sanciones que fueran pertinentes.

Artículo 11. Plan de Modernización. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible junto con las Corporaciones Autónomas Regionales y de Desarrollo Sostenible elaborarán un plan para el fomento de nuevas tecnologías que faciliten el trasplante de especies arbóreas y tecnologías sustitutivas del procedimiento de tala, en un término no superior a un (1) año contado a partir de la entrada en vigencia de esta ley.

Parágrafo 1: En un término no superior a doce (12) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, cada ente territorial de categoría municipal, distrital, o metropolitano, deberá elaborar, diseñar y publicar el Plan de Silvicultura Urbana (PSU) o Manual de Silvicultura Urbana (MSU)

Artículo 12. Licencias vigentes. Las licencias vigentes para la tala de especies arbóreas al momento de la entrada en vigencia de esta ley tendrán continuidad hasta su vencimiento.

Artículo 13. Vigencia. La presente ley rige a partir de su sanción, promulgación y publicación en el Diario Oficial y deroga disposiciones que le sean contrarias.

De la Senadora,



ISABEL CRISTINA ZULETA LOPEZ
Pacto Histórico - Colombia Humana

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE EN COMISIÓN SEGUNDA SENADO, DEL 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>Honorable Senador JOSÉ LUIS PÉREZ Presidente Comisión Segunda Constitucional Senado de la República Ciudad</p> <p>Asunto: Ponencia positiva para primer debate en comisión segunda Senado, del proyecto de ley 322 de 2024 Senado <i>“Por medio de la cual se aprueba el convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001”, adoptado en Londres el 23 de marzo de 2001.</i></p> <p>Respetado Presidente:</p> <p>En cumplimiento de la designación hecha por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado de la República, y de conformidad con el artículo 150 y siguientes de la Ley 5° de 1992, de manera atenta, procedemos a rendir informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Ley 322 de 2024 Senado <i>“Por medio de la cual se aprueba el convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001”, adoptado en Londres el 23 de marzo de 2001.</i> El informe de ponencia se rinde en los siguientes términos:</p> <p>1. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY: El presente proyecto de ley pretende aprobar el convenio tratado <i>internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001”, adoptado en Londres el 23 de marzo de 2001”</i></p>	<p>2. TRÁMITE DEL PROYECTO DE LEY</p> <p>El proyecto, de iniciativa gubernamental, fue radicado en la Secretaría del Senado de la República el día 17 de noviembre de 2024; la cual 19 artículos, alusivos a los siguientes asuntos:</p> <p>Artículo 1. Definiciones para la aplicación del convenio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Buque - Persona - Propietario del buque - Propietario inscrito - Hidrocarburos para combustible - Convenio de Responsabilidad Civil - Medidas Preventivas - Suceso - Daños debido a contaminación - Estado de matrícula del buque - Arqueo bruto - Organización - Secretario General <p>Artículo 2. Ámbito de aplicación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De los daños debido a contaminación - Medidas preventivas <p>Artículo 3. Responsabilidad del propietario del buque:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Daños debido a contaminación por hidrocarburos. - Responsabilidad solidaria - Excepciones de responsabilidad - Prueba de responsabilidad de un tercero causante de daño.
<ul style="list-style-type: none"> - Reclamación al propietario de acuerdo al convenio. - Derecho a recursos por parte del propietario. <p>Artículo 4. Exclusiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Buques de guerra - Buques de armada - Buques de propiedad del Estado <p>Artículo 5. Sucesos en los que participan 2 o más buques:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Responsabilidad solidaria por contaminación <p>Artículo 6. Limitación de la responsabilidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Derecho del propietario de proveer seguro o garantía financiera. <p>Artículo 7. Seguro o garantías financieras obligatorios:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cada buque tendrá un certificado que atestigüe la existencia del seguro obligatorio u otra garantía financiera con las especificaciones indicadas en el tratado. <p>Artículo 8. Plazos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Establece el plazo de prescripción de los derechos de indemnización en 3 años, contados a partir del momento en que se produjo el daño. <p>Artículo 9. Jurisdicción:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cada estado parte garantizará que sus tribunales tendrán jurisdicción para atender las demandas dadas en el marco del convenio. <p>Artículo 10. Reconocimiento y ejecución:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cumplimiento de las sentencias proferidas en los estados miembros y excepciones a dicho cumplimiento. 	<p>Artículo 11. Cláusula de derogación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Derogatoria de los convenios que le sean contrarios. <p>Artículo 12. Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aplicación legal y legítima del convenio en los estados partes. <p>Artículo 13. Estados con más de un régimen jurídico.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Los Estados miembros con más de un régimen jurídico, deberá en el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión al convenio, establecer si el convenio será aplicable a todas sus unidades territoriales o solo a algunas de ellas. <p>Artículo 14. Entrada en vigor.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Establece la entrada en vigencia del convenio en los estados parte. <p>Artículo 15. Denuncia.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Los Estados parte podrán denunciar el convenio, una vez se ratifique, acepte o lo apruebe. <p>Artículo 16. Revisión o enmienda.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Posibilidad de enmendar por solicitud por lo menos un tercio de los estados partes. <p>Artículo 17. Depositario.</p> <ul style="list-style-type: none"> - El depositario del convenio será el secretario general.

<p>Artículo 18. Envío a las Naciones Unidas.</p> <ul style="list-style-type: none"> - El convenio vigente será remitido a las naciones unidas. <p>Artículo 19. Idiomas.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identifica los idiomas en los que está establecido el convenio: árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, siendo cada texto, igualmente auténtico. <p>3. CONSIDERACIONES DEL PONENTE</p> <p>Teniendo en cuenta que internacionalmente se ha reconocido la importancia de establecer una responsabilidad objetiva para todos los tipos de contaminación de por hidrocarburos que está vinculada a una limitación adecuada a nivel nacional se ha reconocido entre el ordenamiento jurídico por medio de la ley 523 de 1999 el protocolo de 1992 quede el convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debido a contaminación por hidrocarburos de 1969 y el protocolo de 1992 que enmienda el convenio internacional sobre la Constitución de un foro internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1971, el cual garantiza 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.</p> <p>En ese 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 del 2000 que evidencian el compromiso del Estado colombiano con la protección del medio marino en relación con hidrocarburos.</p>	<p>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 la indemnización apropiada y expedita en un caso de los daños que se generen como consecuencia de la contaminación para la propulsión de los buques como es de este convenio.</p> <p>Es importante resaltar que ese instrumento comparte y la mayoría de las definiciones, así como, las mismas previsiones y mecanismos de responsabilidad que los protocolos de 1992 que en el convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debido a contaminación por hidrocarburos en 1969, y el convenio internacional sobre la Constitución de un fondo internacional 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 jurídico colombiano.</p> <p>La adhesión a este convenio permitirá un fortalecimiento del sistema jurídico nacional en materia 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, a adoptar medidas que sirvan para enfrentar situaciones de siniestro 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>➤ Contenido del instrumento</p> <p>Este convenio en vigor a nivel internacional 21 de noviembre de 2008 y actualmente cuenta con 112 estados parte y con una flota que representa el 95.08% del tonelaje mundial, lo que demuestra la importancia internacional de este mecanismo.</p> <p>El preámbulo del convenio reconoce la importancia de que establezca una responsabilidad objetiva para todos los tipos de contaminación por hidrocarburos que esté vinculado a una limitación adecuada del nivel de dicha responsabilidad. A su vez, se consideran que las medidas complementarias son necesarias para garantizar el pago de una adecuada, pronta y efectiva por los daños debidos a la contaminación que resulta de fugas de hidrocarburos para combustible procedentes de los Buques.</p> <p>Así, los artículos primero y segundo 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.</p> <p>El artículo segundo establece que el instrumento se aplicará exclusivamente a los daños debido contaminación ocasionados en el territorio del Estado Parte (incluyendo su territorial) y en zona económica exclusiva de un Estado parte, establecida conforme al derecho internacional o en caso de que ésta 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 marítimas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales mide la anchura del mar territorial de dicho estado. Igualmente, el literal del b) artículo 2º señala que el convenio será aplicable a las medidas preventivas donde quiera que se tomen, con el fin de evitar o reducir al mínimo, tales daños.</p>	<p>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 participan en dos o más buques (artículo 5) y la limitación de la responsabilidad (artículo 6).</p> <p>En cuanto a los principales requerimientos que exigirá el convenio para Colombia contenidos en los en el artículo 7, relacionado con en el seguro y garantía financiera obligatorios, se destaca:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El propietario inscrito de un buque de arqueo bruto superior a 1000 matriculado en un estado parte tendrá la obligación de mantener un seguro u otra garantía financiera tal como la garantía de un banco entidad financiera similar que cubre la responsabilidad del propietario inscrito por los daños debidos a contaminación, por una cantidad igual a la de los límites de responsabilidad establecidos en 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. • Este amparo es usualmente realizado por los clubes internacionales de protección e indemnización en caso de existir en el en el estado una entidad financiera o un banco que esté dispuesto a otorgar este tipo de garantías a los buques que lo requieran. • La autoridad marítima nacional deberá expedir una resolución donde se desarrolle esta obligación para las naves. 2. A cada buque se le expedirá un certificado que atestigüe que el Seguro u otra garantía financiera está en vigor, de conformidad con lo dispuesto en el convenio, y establece los supuestos aplicables en los casos en que los buques que estén o no estén

<p>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 garantizar los medios necesarios para cumplir esta obligación.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es responsabilidad del Estado expedir el certificado de existencia de este seguro para lo cual podrá autorizar a una institución o una organización reconocida por él a que expide 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 cumplan los estipulado en el convenio. • Existe la posibilidad de que el Estado expide este certificado por un medio electrónico al que pueden acceder a los estados parte, siempre y cuando notifique que así lo va a hacer. En consecuencia, después de determinar quién expedir el certificado se deberá establecer si éste se hará en medio impreso o en medio Electrónico teniendo en cuéntalo que implica cada uno de estos métodos. • Es potestativo del Estado determinar si la obligación de tener un seguro o garantía se aplicará, o no, a los buques que acepten exclusivamente en la zona del Estado. Este punto debe ser decidido basado en un estudio que determinaron 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 estas puedan representar para el mismo estado. <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"> • La implicación de esta obligación es que la autoridad marítima nacional deberá llevar un registro claro, completo y sistemático de los certificados que tienen las naves matriculadas en Colombia. <p>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 estados expedidos o refrendados por ellos, incluso si se han expedido refrendado con respecto a un buque no matriculado en un estado parte.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De esta obligación, se deduce que debe quedar claro para el estado colombiano que, así como los certificados expedidos por Colombia suponen validez internacional, los certificados expedidos por los demás estados parte del convenio presentados por las naves abanderados por otros estados, también lo quieren. <p>5. Un estado parte no permitirá operar a ningún buque que enarbole su pabellón y que esté sujeto a lo dispuesto en el presente artículo, a menos de que se le haya expedido un certificado apropiado.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 para impedir la circulación de los buques que no cuentan con este requisito. <p>6. A reserva de lo dispuesto en un artículo en y de conformidad con su legislación nacional, cada Estado parte se asegurará de que todo buque de arqueo bruto superior a 1000 que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, o que arribe a una instalación mar adentro</p>
<p>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"> • 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 obliga a toda nave que ingrese a territorio 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 poseen un certificado que cumpla con los requisitos determinados por el convenio. <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> <ul style="list-style-type: none"> • El Estado parte garantizará que sus tribunales tengan jurisdicción para para conocer de las demandas de indemnización contempladas en el presente convenio. • 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 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>Ninguna de esas actividades cambia las obligaciones financieras existentes para las partes involucradas, la carga administrativa de la intermediación y la vigilancia del cumplimiento de ausentar una garantía financiera por parte del armador estaría cargo de las funciones que actualmente la dirección general marítima realiza en su rol como Estado de</p>	<p>Abanderamiento (EA) y Estado Rector del Puerto (ERP), a través de sus procesos misional gerenciales y de apoyo.</p> <p>Más adelante los artículos 11 a 19 desarrollan las disposiciones finales del convenio indicando lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se establece una cláusula derogación de cualquier otro convenio que en la medida que esté en conflicto con el convenio que se pretende aprobar por éste proyecto de ley, de acuerdo con las condiciones establecidas en el artículo. Además, se establece que no se afectan a las obligaciones que tengan los estados partes respecto de estados que no sean parte del convenio (artículo 11). • 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 efectuará 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 el convenio modificado por esa enmienda (artículo 12). • Se incluyen las disposiciones aplicables cuando hayan estados con más de un régimen jurídico (artículo 13). • El convenio estará en vigor para todo Estado que lo ratifique, acepte o apruebe, o se adhiera a él, a los tres meses de haber depositado este estado en instrumento pertinente (artículo 14).

<ul style="list-style-type: none"> • El convenio podrá ser denunciado por cualquier estado parte en cualquier momento posterior a su entrada en vigor para dicho estado (artículo 15). • La organización podrá convocar a una conferencia para revisar un convenio o podrá hacerlo a petición de por lo menos un tercio de los estados partes (artículo 16). • El depositario del convenio será el Secretario General (artículo 17). • Se consagra que, una vez entrado en vigor, el texto del convenio sea remitido a la Secretaría de las Naciones Unidas para para efectos de registro y publicación (artículo 18). • 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>➤ Otras consideraciones</p> <p>1. concepto propietario del buque</p> <p>Es necesario que se genere claridad frente al hecho de que el concepto de “propietario del buque” en los casos en que sea aplicable este convenio se extiende el propietario inscrito, al fleteador a casco desnudo, al gestor Naval, y al armador del de buque. Esto es relevante teniendo en cuenta que actualmente existen varios sujetos sobre los cuales recae la responsabilidad, a diferencia de lo que se establecía en el convenio CLC. De la misma manera, el convenio indica que la responsabilidad recae no sólo sobre el propietario inscrito, sino también sobre todas las personas involucradas en la explotación del buque, quienes deben responder solidariamente por todo lo que disponga este convenio.</p>	<p>2. No aplicación a buques de guerra, buques de 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, auxiliares de la armada u otros buques cuya propiedad explotaciones tienen cabeza del Estado y que estén destinados, exclusivamente, en el momento de consideración, a servicios no comerciales de 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 propiedad o explotación corresponden 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 esta 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>En 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 aplique de jurisdicción determinadas en el convenio que el Estado tuviese que renunciar a todos los medios de defensa en que puedan pararse por su condición de Estado soberano, lo que podría tener implicaciones en el presupuesto del sector.</p>
<p>3. Consideraciones sobre actividades marítimas en relación con el 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, 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 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 debido a contaminación por hidrocarburos para combustible de buques, 2001”. En ese sentido, la aprobación de ese instrumento internacional contribuirá al fortalecimiento de la función de 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 ningún caso nuestra legislación rebasa la norma internacional de los honorables senadores y parlamento representantes.</p>	<p>4. CONVENIENCIA DEL CONVENIO</p> <p>Este convenio pretende que, al presentarse un derrame de hidrocarburos, específicamente de aquellos que son utilizados como combustible de buques, existe un régimen claro de responsabilidad de un sistema de reparación que se materializa 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>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.</p> <p>5. RÉGIMEN CONSTITUCIONAL</p> <p>De acuerdo al artículo 150, numeral 16, el Congreso de la República es competente para aprobar o improbar los Tratados que el Gobierno celebra con otros Estados o con otros sujetos de Derecho Internacional. Así mismo, según lo previsto en el artículo 2° de la ley 3° de 1992, el estudio y trámite correspondiente a los proyectos de ley por medio de la cual se aprueban los tratados internacionales le corresponde, en primer debate, a las Comisiones Segundas Constitucionales del Congreso; y según lo establece el artículo 204 de la Ley 5 de 1992, el proceso que deberán seguir los proyectos de Ley por medio de la cual se aprueban estos instrumentos internacionales es aquel del procedimiento legislativo ordinario.</p> <p>En tal virtud, debe entonces esta comisión conocer de la presente Ponencia en la cual se expone el instrumento en cuestión y se explica la importancia y relevancia para el país de la aprobación de este instrumento. Frente al proceso de negociación, suscripción y aprobación es de anotar que hasta el momento se ha dado cabal cumplimiento a las disposiciones Constitucionales, particularmente al artículo 189.2 de la Constitución Política de Colombia,</p>

que se refiere a la competencia del Gobierno para "Dirigir las relaciones internacionales. Nombrar a los agentes diplomáticos y consulares, recibir a los agentes respectivos y celebrar con otros Estados y entidades de derecho internacional tratados o convenios que se someterán a la aprobación del Congreso".

Ahora bien, en cuanto a la constitucionalidad material del Tratado, el suscrito ponente se permite informar a los Honorables Congresistas que este cumple a cabalidad con el "estándar superior aplicable a la negociación de instrumentos internacionales basado en los principios de equidad, reciprocidad y conveniencia nacional", en tanto que su contenido dispositivo, está acorde con los fines del Estado, de protección de la vida, la dignidad, la protección y la seguridad ciudadana de todos los residentes en Colombia.

6. ANÁLISIS DEL IMPACTO FISCAL

En el artículo siete de la ley orgánica 819 de 2003, indica la necesidad de que cualquier proyecto de ley que ordene algún gasto u otorgue beneficios tributarios, sea compatible con el Marco fiscal de mediano plazo. Para lo anterior, el ministerio de hacienda y crédito público, deberá rendir su concepto favorable respecto de la compatibilidad del proyecto de ley con el marco fiscal de mediano plazo, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el congreso de la República.

El análisis de impacto fiscal resulta imperioso a todos los proyectos de ley cuyo objeto se han aprobados tratados internacionales que prevén beneficios tributarios u ordenen un pago.

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 del impacto fiscal que trate el artículo séptimo de la ley orgánica de 2003, no resulta obligatorio los

preceptos en donde el análisis es indispensable para la equidad del proyecto de ley aprobatoria de tratados son aquellos en donde se prevén beneficios tributarios u órdenes de pago a favor de sujetos de derecho internacional así como del personal diplomático o cooperante por que apoya la ejecución de sus actividades en Colombia.

El convenio no se encuentra dentro de ninguno de los preceptos descritos a lo largo del artículo 7° de la ley 819 2003. El instrumento en cuestión no genera ningún impacto fiscal, toda vez que, con la expedición de la correspondiente ley, no se ordena ningún gasto, ni se otorga en 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 sus sentencias C - 349 de 2023.

En ese sentido, y mediante oficio 2-2024-049984 del 18 de septiembre de 2024, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público emitió un análisis de impacto fiscal favorable indicando que la aprobatoria del convenio no incluye disposiciones que impliquen gastos o extensiones fiscales que puedan generar costos para el Estado. Indica que el Estado colombiano deberá cumplir con sus compromisos a través de sus instituciones y órganos de representación política, dentro del marco de 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 fiscal de mediano plazo y deben ser incluidos en las proyecciones de gastos a mediano plazo del sector involucrado.

7. CONFLICTO DE INTERÉS

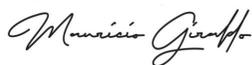
De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5 de 1992 (Reglamento del Congreso), y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, se puede concluir inicialmente que no existe ninguna situación que conlleve al ponente a tener intereses particulares que riñan con el contenido del Tratado que se somete a aprobación del Congreso de la República. Tampoco se

evidencian motivos que puedan generar un conflicto de interés en los congresistas para que puedan discutir y votar esta iniciativa de ley. Por ello, el conflicto de interés y el impedimento es un tema especial e individual en el que cada congresista debe analizar si puede generarle un conflicto de interés o un impedimento.

8. PROPOSICIÓN

Por lo anteriormente expuesto y con base en lo dispuesto por la Constitución Política y la Ley, me permito proponer a los Honorables Senadores de la Comisión Segunda Constitucional, dar primer debate y aprobar el Proyecto de Ley 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".

De los honorables senadores,



Oscar Mauricio Giraldo Hernández
Senador

Anexo: El texto original del convenio.

PROYECTO DE LEY No. 322/2024

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

EL CONGRESO DE COLOMBIA

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

Se adjunta copia fiel y completa de la versión en español del texto del Tratado, certificado por el Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de la Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores, documento que reposa en el Archivo del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de este Ministerio y que consta de seis (6) folios.

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

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

Los Estados Partes en el presente Convenio,

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

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

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

TOMANDO TAMBIÉN 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,

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

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

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

CONVIENEN:

Artículo 1

Definiciones

A los efectos del presente Convenio regirán las siguientes definiciones:

- 1. "Buque": toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea.
2. "Persona": todo individuo o sociedad, o entidad de derecho público o privado, esté o no constituida en compañía, con inclusión de un Estado o de cualquiera de sus subdivisiones políticas.
3. "Propietario del buque": el propietario, incluido el propietario inscrito, el fletador a casco desnudo, el gestor naval y el armador del buque.
4. "Propietario inscrito": la persona o personas inscritas como propietarias del buque o, si el buque no ha sido matriculado, la persona o personas propietarias del mismo. No obstante, en el caso del buque que sea propiedad de un Estado y esté explotado por una compañía inscrita en ese Estado como armador del buque, por "propietario inscrito" se entenderá dicha compañía.
5. "Hidrocarburos para combustible": todos los hidrocarburos de origen mineral, incluidos los lubricantes, utilizados o que se vayan a utilizar para la explotación o propulsión del buque y todo residuo de los mismos.
6. "Convenio de Responsabilidad Civil": el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, enmendado.
7. "Medidas preventivas": todas las medidas razonables que con posterioridad a un suceso tome cualquier persona con objeto de evitar o reducir al mínimo los daños debidos a contaminación.
8. "Suceso": todo 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.
9. "Daños debidos a contaminación":
a) las pérdidas o daños ocasionados fuera del buque por la contaminación resultante de la fuga o la descarga de hidrocarburos para combustible procedentes de ese buque, dondequiera que se produzca tal fuga o descarga, si bien la indemnización por deterioro del medio ambiente, aparte de la pérdida de beneficios resultante de dicho deterioro, estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; y
b) el costo de las medidas preventivas y las otras pérdidas o daños ocasionados por tales medidas.
10. "Estado de matrícula del buque": respecto de un buque matriculado, el Estado en que se halle matriculado el buque, y respecto de un buque no matriculado, el Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque.

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

12. "Organización": la Organización Marítima Internacional.

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

Artículo 2

Ámbito de aplicación

El presente Convenio se aplicará exclusivamente a:

- a) los daños debidos a contaminación ocasionados:
i) en el territorio de un Estado Parte, incluido su mar territorial, y
ii) en la zona económica exclusiva de un Estado Parte, establecida de conformidad con el derecho internacional, o, si un Estado Parte no ha establecido tal zona, en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado y adyacente a dicho mar territorial determinada por ese Estado de conformidad con el derecho internacional y que no se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado;
b) las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo tales daños.

Artículo 3

Responsabilidad del propietario del buque

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

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

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

- a) los daños se debieron a un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o a un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible; o
b) los daños se debieron totalmente a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daños; o

c) los daños se debieron totalmente a la negligencia o a una acción lesiva de otro individuo 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 pueda atribuir razonablemente a nadie por separado.

Artículo 6

Limitación de la responsabilidad

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará al derecho del propietario del buque...

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...

2. A cada buque se le expedirá un certificado que atestigüe que el seguro u otra garantía financiera está en vigor...

- 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...

3. a) Todo Estado Parte podrá autorizar a una institución o a una organización reconocida por él a que expida el certificado...

refrendados por ellos incluso si se han expedido o refrendado con respecto a un buque no matriculado en un Estado Parte...

10. Podrá promoverse una reclamación de indemnización de daños debidos a contaminación directamente contra el asegurador...

11. Un Estado Parte no permitirá operar en ningún momento a ningún buque que entorpezca su pabellón...

12. A reserva de lo dispuesto en el presente artículo, cada Estado Parte se asegurará de que, de conformidad con su legislación nacional...

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...

14. Si no se mantiene un seguro u otra garantía financiera respecto de un buque sea propiedad de un Estado Parte, las disposiciones pertinentes del presente artículo no serán de aplicación a dicho buque...

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...

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...

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...

6. El seguro o la garantía financiera no satisfarán lo prescrito en el presente artículo si, por razones que no sean la expiración del periodo de validez del seguro o de la garantía especificado en el certificado...

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...

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...

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...

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...

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...

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...

- a) se haya obtenido fraudulentamente; o
b) no se haya informado al demandado con antelación suficiente, privándole 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

Clausula de derogación

El presente Convenio derogará cualquier otro convenio que, en la fecha en que se abra 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.

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.

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

- a) en la definición de "propietario inscrito" que figura en el artículo 14), 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.

C O N T E N I D O

Gaceta número 296 - lunes, 17 de marzo de 2025

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 100 de 2024 Senado, por medio de la cual se regula la tala de árboles en proyectos de infraestructura y desarrollo en Colombia y se dictan otras disposiciones. 1

Informe de Ponencia positiva para primer debate en comisión segunda Senado, del 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. 10

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2025

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY 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”.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1. 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 2. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1º 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 3 La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación.

Oscar Mauricio Giraldo Hernández
Senador