

PROYECTO DE LEY No. 320/2024

POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL «CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO, 2007» ADOPTADO EN LA SEDE DE LA OFICINA DE NACIONES UNIDAS EN NAIROBI EL 18 DE MAYO DE 2007”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

Visto el texto del «CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO, 2007» ADOPTADO EN LA SEDE DE LA OFICINA DE NACIONES UNIDAS EN NAIROBI EL 18 DE MAYO DE 2007”

Se adjunta copia fiel y completa de la copia certificada en español del texto del Acuerdo, certificado por el Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de la Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores, documento que reposa en el Archivo del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de este Ministerio y que consta en trece (9) folios.

El presente Proyecto de Ley consta de diecinueve (19) folios.

**CONVENIO INTERNACIONAL DE NAIROBI SOBRE LA REMOCIÓN
DE RESTOS DE NAUFRAGIO, 2007**

LOS ESTADOS PARTE EN EL PRESENTE CONVENIO,

CONSCIENTES del hecho de que los restos de naufragio, de no procederse a su remoción, pueden constituir un riesgo para la navegación o para el medio marino,

CONVENCIDOS de la necesidad de adoptar normas y procedimientos internacionales uniformes para asegurar la remoción pronta y eficaz de los restos de naufragio y el pago de una indemnización por los costos ocasionados,

OBSERVANDO que muchos restos de naufragio pueden encontrarse en el territorio de los Estados, incluido el mar territorial,

RECONOCIENDO las ventajas que pueden obtenerse gracias a la uniformidad de los regímenes jurídicos que rigen la responsabilidad por la remoción de restos de naufragio potencialmente peligrosos,

TENIENDO PRESENTE la importancia de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, y del derecho internacional consuetudinario del mar y la consiguiente necesidad de implantar el presente Convenio de conformidad con tales disposiciones,

CONVIENEN:

Artículo 1

Definiciones

A los efectos del presente Convenio regirán las siguientes definiciones:

1 "Zona de aplicación del Convenio": la zona económica exclusiva de un Estado Parte, establecida de conformidad con el derecho internacional, o, si el Estado Parte no ha establecido tal zona, un área situada más allá del mar territorial de dicho Estado y adyacente a éste, determinada de conformidad con el derecho internacional por dicho Estado y de una extensión que no supere las 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura de su mar territorial.

2 "Buque": todo tipo de embarcaciones de navegación marítima, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas flotantes, salvo cuando tales plataformas estén emplazadas y dedicadas a la exploración, explotación o producción de recursos minerales del fondo marino.

3 "Siniestro marítimo": un abordaje, una varada u otro suceso de navegación o acaecimiento a bordo de un buque o en su exterior que ocasiona daños materiales o una amenaza inminente de daños materiales a un buque o a su carga.

- 4 "Restos de naufragio", tras un siniestro marítimo:
- a) un buque varado o hundido; o
 - b) cualquier parte de un buque varado o hundido, incluido cualquier objeto que esté o haya estado a bordo de tal buque; o
 - c) todo objeto que haya caído al mar de un buque y que esté varado, hundido o a la deriva en el mar; o
 - d) un buque que esté a punto de hundirse o de quedar varado, o del que pueda razonablemente esperarse que se hunda o quede varado, siempre que no se hayan adoptado ya medidas eficaces para auxiliar al buque o salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro.
- 5 "Riesgo": toda situación o amenaza:
- a) de peligro o impedimento para la navegación; o
 - b) de la cual pueda razonablemente esperarse que ocasione perjuicios importantes para el medio marino, o daños para el litoral o los intereses conexos de uno o más Estados.
- 6 "Intereses conexos": los intereses de un Estado ribereño directamente afectado o amenazado por restos de naufragio, tales como:
- a) las actividades marítimas costeras, portuarias y estuarinas, incluidas las actividades pesqueras, que constituyan un medio esencial de sustento de las personas interesadas;
 - b) los atractivos turísticos y otros intereses económicos de la región afectada;
 - c) la salud de la población ribereña y el bienestar de la región de que se trate, incluida la conservación de los recursos marinos vivos y de su flora y fauna; y
 - d) la infraestructura mar adentro y submarina.
- 7 "Remoción": toda forma de prevención, reducción o eliminación del riesgo generado por los restos de naufragio. Cualquier término derivado de "remoción" se interpretará de acuerdo con esta definición.
- 8 "Propietario inscrito": la persona o personas inscritas como propietarias del buque o, en ausencia de matriculación, la persona o personas propietarias del mismo en el momento de producirse el siniestro marítimo. No obstante, en el caso de un buque propiedad de un Estado y explotado por una compañía inscrita en ese Estado como armadora del buque, por "propietario inscrito" se entenderá dicha compañía.

9 "Armador del buque": el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que haya recibido del propietario del buque la responsabilidad de la explotación del buque y que, al asumir dicha responsabilidad, haya aceptado todas las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad enmendado.

10 "Estado afectado": el Estado en cuya zona de aplicación del Convenio se encuentran los restos de naufragio.

11 "Estado de matrícula del buque": respecto de un buque inscrito en un registro, el Estado de dicho registro, y respecto de un buque no inscrito, el Estado cuyo pabellón el buque tenga derecho a enarbolar.

12 "Organización": la Organización Marítima Internacional.

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

Artículo 2

Objetivos y principios generales

1 Un Estado Parte podrá adoptar medidas de conformidad con el presente Convenio en relación con la remoción de unos restos de naufragio que constituyan un riesgo en la zona de aplicación del Convenio.

2 Las medidas adoptadas por el Estado afectado de conformidad con el párrafo 1 deberán ser proporcionales al riesgo.

3 Tales medidas no irán más allá de lo que sea razonablemente necesario para la remoción de los restos de naufragio que constituyan un riesgo y cesarán tan pronto como se haya completado tal remoción; las medidas no supondrán una injerencia innecesaria en los derechos e intereses de otros Estados, incluido el Estado de matrícula del buque, o de las personas físicas o jurídicas interesadas.

4 La aplicación del presente Convenio en la zona de aplicación del Convenio no dará derecho a ningún Estado Parte a ejercer o hacer valer su soberanía o derechos soberanos sobre ninguna parte de la alta mar.

5 Los Estados Parte se esforzarán por cooperar cuando los efectos de un siniestro marítimo que ocasione restos de naufragio impliquen a un Estado distinto del Estado afectado.

Artículo 3

Ámbito de aplicación

1 Salvo que se disponga lo contrario en el presente Convenio, éste será aplicable a los restos de naufragio que se encuentren en la zona de aplicación del Convenio.

2 Un Estado Parte podrá ampliar la aplicación del presente Convenio a los restos de naufragio que se encuentren dentro de su territorio, incluido el mar territorial, con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 4. En ese caso, lo notificará al Secretario General en el momento de manifestar su consentimiento en obligarse por el presente Convenio, o en cualquier momento ulterior. Cuando un Estado Parte haya notificado que aplicará el presente Convenio a los restos de naufragio que se encuentren en su territorio, incluido el mar territorial, esto no irá en perjuicio de los derechos y obligaciones de ese Estado de adoptar medidas con respecto a los restos de naufragio que se encuentren en su territorio, incluido el mar territorial, que no sean la localización, balizamiento y remoción de conformidad con el presente Convenio. Las disposiciones de los artículos 10, 11 y 12 del presente Convenio no se aplicarán a ninguna de las medidas adoptadas a esos efectos que no sean aquellas a que se hace referencia en los artículos 7, 8 y 9 del presente Convenio.

3 Cuando un Estado Parte haya presentado una notificación en virtud del párrafo 2, la "zona de aplicación del Convenio" del Estado afectado incluirá el territorio, incluido el mar territorial, de ese Estado Parte.

4 Una notificación presentada en virtud del párrafo 2 anterior surtirá efecto para ese Estado Parte, si se ha presentado con anterioridad a la entrada en vigor del presente Convenio para ese Estado Parte, en el momento de la entrada en vigor. Si la notificación se presenta con posterioridad a la entrada en vigor del presente Convenio para ese Estado Parte, surtirá efecto seis meses después de la fecha en que el Secretario General la haya recibido.

5 Un Estado Parte que haya presentado una notificación en virtud del párrafo 2 podrá retirarla en cualquier momento por medio de una notificación de retiro presentada al Secretario General. Tal notificación de retiro surtirá efecto seis meses después de la fecha en que el Secretario General la haya recibido, a menos que en la notificación se haga constar una fecha posterior.

Artículo 4

Exclusiones

1 El presente Convenio no será aplicable a las medidas adoptadas en virtud del Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969, enmendado, o del Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973, enmendado.

2 El presente Convenio no será aplicable a los buques de guerra ni a los buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y que estén destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del Gobierno, a menos que ese Estado decida otra cosa.

3 Cuando un Estado Parte decida aplicar el presente Convenio a sus buques de guerra o a los otros buques mencionados en el párrafo 2, lo notificará al Secretario General especificando las modalidades y condiciones para ello.

4 a) Cuando un Estado Parte haya presentado una notificación en virtud del párrafo 2 del artículo 3, las siguientes disposiciones del presente Convenio no serán de aplicación en su territorio, incluido el mar territorial:

ii) artículo 9, párrafos 1, 5, 7, 8, 9 y 10; y

iii) artículo 15.

b) El párrafo 4 del artículo 9, en la medida en que sea de aplicación al territorio, incluido el mar territorial, de un Estado Parte, reizará tal como sigue:

Con sujeción a la legislación nacional del Estado afectado, el propietario inscrito podrá contratar a un salvador o a otra persona para que se encargue de la remoción de los restos de naufragio que se haya determinado que constituyen un riesgo en nombre del propietario. Antes de que comience tal remoción, el Estado afectado podrá estipular condiciones con respecto a la misma únicamente en la medida necesaria para garantizar que la remoción se lleva a cabo de manera que se tengan en cuenta los aspectos de seguridad y de protección del medio marino.

Artículo 5

Notificación de restos de naufragio

1 Todo Estado Parte exigirá al capitán y al armador de un buque que enarbole su pabellón que informen sin demora al Estado afectado cuando ese buque haya estado implicado en un siniestro marítimo que haya ocasionado restos de naufragio. En la medida en que o el capitán o el armador del buque haya satisfecho la obligación de informar estipulada en el presente artículo, el otro no estará obligado a informar.

2 En tales informes se harán constar el nombre y el domicilio social principal del propietario inscrito y toda la información pertinente que el Estado afectado necesite para determinar si los restos de naufragio constituyen un riesgo con arreglo al artículo 6, incluida la siguiente:

- a) ubicación precisa de los restos de naufragio;
- b) tipo, tamaño y construcción de los restos de naufragio;
- c) naturaleza de los daños y estado de los restos de naufragio;
- d) naturaleza de la carga y su cantidad, en particular las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas; y
- e) cantidad y tipos de hidrocarburos a bordo, incluidos los hidrocarburos para combustible y aceites lubricantes.

Artículo 6

Determinación del riesgo

Para determinar si unos restos de naufragio constituyen un riesgo, el Estado afectado debería tener en cuenta los criterios que se indican a continuación:

- a) tipo, tamaño y construcción de los restos de naufragio;
- b) profundidad del agua en la zona;
- c) amplitud de la marea y corrientes en la zona;
- d) zonas marinas especialmente sensibles determinadas y, en su caso, designadas de conformidad con las directrices adoptadas por la Organización o una zona claramente definida de la zona económica exclusiva donde se hayan adoptado medidas obligatorias especiales con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 6 del artículo 211 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982;
- e) proximidad a rutas de navegación o a vías de circulación establecidas;
- f) densidad y frecuencia del tráfico;
- g) tipo de tráfico;
- h) naturaleza y cantidad de la carga transportada, cantidad y tipos de hidrocarburos (tales como hidrocarburos para combustible y aceites lubricantes) a bordo y, en particular, los daños que podrían producirse si la carga o los hidrocarburos se introdujeran en el medio marino;
- i) vulnerabilidad de las instalaciones portuarias;
- j) condiciones meteorológicas e hidrográficas imperantes;
- k) topografía submarina de la zona;
- l) altura de los restos de naufragio por encima o por debajo de la superficie del agua en el momento de la marea astronómica más baja;
- m) perfiles acústico y magnético de los restos de naufragio;
- n) proximidad de instalaciones, tuberías, cables de telecomunicaciones y estructuras similares mar adentro; y
- o) cualquier otra circunstancia que haga necesaria la remoción de los restos de naufragio.

Artículo 7

Localización de restos de naufragio

1 Tras tener conocimiento de la existencia de restos de naufragio, el Estado afectado empleará todos los medios posibles, entre ellos los buenos oficios de Estados y organizaciones, para advertir a los navegantes y a los Estados interesados de la ubicación y naturaleza de los restos de naufragio con carácter de urgencia.

2 Si el Estado afectado tiene razones para pensar que unos restos de naufragio constituyen un riesgo, se cerciorará de que se toman todas las medidas factibles para determinar la ubicación precisa de dichos restos de naufragio.

Artículo 8

Balizamiento de restos de naufragio

1 Si el Estado afectado determina que unos restos de naufragio constituyen un riesgo, ese Estado se cerciorará de que se toman todas las medidas razonables para su balizamiento.

2 Al efectuar el balizamiento de los restos de naufragio se tomarán todas las medidas factibles para garantizar que se hace con arreglo al sistema de balizamiento internacionalmente aceptado que se utilice en la zona donde se encuentran dichos restos.

3 El Estado afectado hará públicos los pormenores del balizamiento de los restos de naufragio utilizando todos los medios apropiados, incluidas las publicaciones náuticas oportunas.

Artículo 9

Medidas para facilitar la remoción de restos de naufragio

1 Si el Estado afectado determina que unos restos de naufragio constituyen un riesgo, inmediatamente ese Estado:

- a) informará de ello al Estado de matrícula del buque y al propietario inscrito; y
- b) consultará con el Estado de matrícula del buque y con los otros Estados afectados por los restos de naufragio las medidas que habrán de adoptarse en relación con dichos restos.

2 El propietario inscrito procederá a la remoción de los restos de naufragio que se haya determinado que constituyen un riesgo.

3 Cuando se haya determinado que los restos de naufragio constituyen un riesgo, el propietario inscrito, u otra parte interesada, facilitará pruebas del seguro u otra garantía financiera prescrito en el artículo 12 a la autoridad competente del Estado afectado.

4 El propietario inscrito podrá contratar a un salvador o a otra persona para que se encargue de la remoción de los restos de naufragio que se haya determinado que constituyen un riesgo en nombre del propietario. Antes de que comience tal remoción, el Estado afectado podrá estipular condiciones con respecto a la misma únicamente en la medida necesaria para garantizar que la remoción se lleva a cabo de manera que se tengan en cuenta los aspectos de seguridad y de protección del medio marino.

5 Una vez se haya dado comienzo a la remoción a que se hace referencia en los párrafos 2 y 4, el Estado afectado podrá intervenir en la remoción únicamente en la medida necesaria para garantizar que la remoción se lleva a cabo efectivamente de manera que se tengan en cuenta los aspectos de seguridad y de protección del medio marino.

6 El Estado afectado:

- a) fijará un plazo razonable para que el propietario inscrito proceda a la remoción de los restos de naufragio, teniendo en cuenta la naturaleza del riesgo determinado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6;
- b) informará por escrito al propietario inscrito acerca del plazo que se ha fijado, precisando que si el propietario inscrito no procede a la remoción de los restos de naufragio dentro de ese plazo, él podrá efectuar la remoción de los restos de naufragio, corriendo los gastos por cuenta del propietario inscrito; y
- c) informará por escrito al propietario inscrito de que tiene la intención de intervenir inmediatamente en los casos en que el riesgo adquiera particular gravedad.

7 Si el propietario inscrito no procede a la remoción de los restos de naufragio dentro del plazo fijado de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6 a), o no es posible ponerse en contacto con el propietario inscrito, el Estado afectado podrá proceder a la remoción de los restos de naufragio, empleando los métodos más prácticos y rápidos disponibles, habida cuenta de los aspectos de seguridad y de protección del medio marino.

8 En los casos en que sea preciso adoptar medidas inmediatas y el Estado afectado haya informado al respecto al Estado de matrícula del buque y al propietario inscrito, el Estado afectado podrá proceder a la remoción de los restos de naufragio, empleando los medios más prácticos y rápidos disponibles, habida cuenta de los aspectos de seguridad y de protección del medio marino.

9 Los Estados Parte adoptarán las medidas que sean pertinentes en virtud de su legislación nacional para garantizar que los propietarios inscritos en sus registros cumplan lo dispuesto en los párrafos 2 y 3.

10 Los Estados Parte dan su consentimiento al Estado afectado para actuar de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 4 a 8, cuando sea necesario.

11 El Estado afectado facilitará la información a que se hace referencia en el presente artículo al propietario inscrito identificado en los informes a que se hace referencia en el párrafo 2 del artículo 5.

Artículo 10

Responsabilidad del propietario

1 A reserva de lo dispuesto en el artículo 11, el propietario inscrito será responsable de los costos de la localización, el balizamiento y la remoción de los restos de naufragio realizados de conformidad con los artículos 7, 8 y 9, respectivamente, a menos que demuestre que el siniestro marítimo que dio origen a los restos de naufragio:

- a) fue resultado de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección, o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible;
- b) se debió totalmente a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daño; o
- c) se debió totalmente a la negligencia o a una acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de las luces u otras ayudas a la navegación, en el ejercicio de esa función.

2 Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará al derecho del propietario inscrito de limitar su responsabilidad en virtud de cualquier régimen nacional o internacional aplicable, tal como el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado.

3 No podrá promoverse contra el propietario inscrito ninguna reclamación por los costos a que se hace referencia en el párrafo 1 que no se ajuste a lo dispuesto en el presente Convenio. Esto no irá en perjuicio de los derechos y obligaciones de un Estado Parte que haya presentado una notificación de conformidad con el párrafo 2 del artículo 3 en relación con los restos de naufragio que se encuentren en su territorio, incluido el mar territorial, que no sean la localización, balizamiento y remoción con arreglo al presente Convenio.

4 Nada de lo dispuesto en el presente artículo irá en perjuicio del derecho a interponer recursos contra terceros.

Artículo 11

Excepciones a la responsabilidad

1 El propietario inscrito no será responsable en virtud del presente Convenio de los costos mencionados en el párrafo 1 del artículo 10 si se determina, y en la medida en que se determine, que la responsabilidad por dichos costos entraría en conflicto con:

- a) el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, enmendado;
- b) el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996, enmendado;

- c) el Convenio acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear, 1960, enmendado, o la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, 1963, enmendada, o la legislación nacional que rijan o prohíba la limitación de la responsabilidad por daños nucleares; o
- d) el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001, enmendado;

siempre y cuando el convenio pertinente sea aplicable y esté en vigor.

2 En tanto en cuanto las medidas adoptadas en virtud del presente Convenio se consideren operaciones de salvamento de conformidad con la legislación nacional aplicable o con un convenio internacional, dicha legislación o convenio se aplicará a las cuestiones de la remuneración o indemnización de los salvadores, quedando excluidas las disposiciones del presente Convenio.

Artículo 12

Seguro obligatorio u otra garantía financiera

1 El propietario inscrito de un buque que enarbole el pabellón de un Estado Parte, y cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 300, estará obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera, tal como la garantía de un banco o institución similar, que cubra la responsabilidad que pueda corresponderle en virtud del presente Convenio por una cuantía igual a la de los límites de responsabilidad establecidos por el régimen de limitación nacional o internacional aplicable, pero en ningún caso superior a la cuantía calculada de conformidad con el artículo 6 1) b) del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado.

2 La autoridad competente del Estado de matrícula expedirá a todo buque de arqueado bruto igual o superior a 300 un certificado que atestigüe que el seguro, u otra garantía financiera, está en vigor de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, tras haber determinado que se ha dado cumplimiento a lo prescrito en el párrafo 1. Por lo que respecta a un buque que esté matriculado en un Estado Parte, expedirá o refrendará dicho certificado la autoridad competente del Estado de matrícula del buque; en el caso de un buque que no esté matriculado en un Estado Parte, lo podrá expedir o refrendar la autoridad competente de cualquier Estado Parte. Este certificado de seguro obligatorio se ajustará al modelo que figura en el anexo del presente Convenio y contendrá los pormenores siguientes:

- a) nombre del buque, número o letras distintivos y puerto de matrícula;
- b) arqueado bruto del buque;
- c) nombre y domicilio social principal del propietario inscrito;
- d) número IMO de identificación del buque;
- e) tipo de garantía y duración de la misma;

- f) nombre y domicilio social principal del asegurador o de la otra persona que provea la garantía y, cuando proceda, el lugar en que se haya constituido el seguro o la garantía; y
 - g) periodo de validez del certificado, que no excederá del periodo de validez del seguro o de la garantía.
- 3
- a) Todo Estado Parte podrá autorizar a una institución o a una organización reconocida por él a que expida el certificado a que se hace referencia en el párrafo 2. Tal institución u organización informará a ese Estado de la expedición de cada certificado. En todos los casos, el Estado Parte garantizará plenamente la integridad y exactitud del certificado así expedido y se comprometerá a poner los medios necesarios para cumplir esa obligación.
 - b) Todo Estado Parte notificará al Secretario General:
 - i) las responsabilidades y condiciones concretas de la autorización concedida a una institución u organización reconocida 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 facultada, como mínimo, para retirar los certificados si las condiciones que se impusieron al expedirlos no se mantienen. En todos los casos, la institución u organización informará al Estado en cuyo nombre se haya expedido el certificado de la retirada de éste.

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

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

6 El seguro u otra 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 expedido en virtud del párrafo 2, pudieran dejar de tener vigencia antes de que hayan transcurrido tres meses desde la fecha en que se haya dado aviso de su terminación a las autoridades mencionadas en el párrafo 5, a menos que el certificado se haya entregado a dichas autoridades o se haya expedido uno nuevo dentro del citado periodo. Las disposiciones precedentes serán igualmente aplicables a cualquier modificación que tenga por resultado que el seguro o la garantía dejen de satisfacer lo prescrito en el presente artículo.

7 El Estado de matrícula del buque, a reserva de lo dispuesto en el presente artículo, y teniendo en cuenta cualesquiera directrices adoptadas por la Organización respecto de la responsabilidad financiera de los propietarios inscritos, determinará las condiciones de expedición y la validez del certificado.

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

9 Los certificados expedidos o refrendados con la autorización de un Estado Parte serán aceptados por los otros Estados Parte a los efectos del presente Convenio y serán considerados por los demás Estados Parte como dotados de la misma validez que los certificados expedidos o refrendados por ellos, incluso si se han expedido o refrendado con respecto a un buque no matriculado en un Estado Parte. Un Estado Parte podrá solicitar en cualquier momento una consulta con el Estado que haya expedido o refrendado el certificado si estima que el asegurador o el garante que se citan en el certificado no tienen capacidad financiera suficiente para cumplir las obligaciones que impone el presente Convenio.

10 Podrá promoverse una reclamación por costos en virtud del presente Convenio directamente contra el asegurador o la persona proveedora de la garantía financiera que cubra la responsabilidad del propietario inscrito. En tal caso, el demandado podrá invocar los medios de defensa (que no sean los de quiebra o liquidación de bienes del propietario inscrito) que hubiese tenido derecho a invocar el propietario inscrito, incluida la limitación de la responsabilidad en virtud de cualquier régimen nacional o internacional aplicable. Aunque el propietario inscrito no tenga derecho a limitar su responsabilidad, el demandado también podrá limitar su responsabilidad a una cuantía equivalente a la del seguro u otra garantía financiera que haya de mantenerse de conformidad con lo prescrito en el párrafo 1. Además, el demandado podrá hacer valer como medio de defensa que el siniestro marítimo fue ocasionado por la conducta dolosa del propietario inscrito, pero no podrá invocar ningún otro de los medios de defensa que le hubiera sido posible invocar en una demanda incoada por el propietario inscrito del buque contra su persona. En todos los casos el demandado tendrá el derecho de exigir que el propietario inscrito concorra en el procedimiento.

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

12 A reserva de lo dispuesto en el presente artículo, cada Estado Parte se asegurará de que, de conformidad con su legislación nacional, todo buque de arqueo bruto igual o superior a 300, dondequiera que esté matriculado, que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, o que arribe a una instalación mar adentro situada en su mar territorial o salga de ella, esté cubierto por un seguro u otra garantía en la cuantía establecida en el párrafo 1.

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

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

Artículo 13

Plazos

Los derechos a ser resarcidos de los costos 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 la que se determinó el riesgo de conformidad con el presente Convenio. Sin embargo, en ningún caso podrá interponerse una acción cuando hayan transcurrido más de seis años desde la fecha del siniestro marítimo que originó los restos de naufragio. Cuando el siniestro marítimo haya consistido en una serie de acaecimientos, el plazo de seis años se contará a partir de la fecha del primer acaecimiento.

Artículo 14

Enmiendas

1 A petición de no menos de un tercio de los Estados Parte, la Organización convocará una conferencia con objeto de revisar o enmendar el presente Convenio.

2 El consentimiento en obligarse por el presente Convenio manifestado después de la fecha de entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se entenderá que se aplica al Convenio así enmendado.

Artículo 15

Solución de controversias

1 Cuando surja una controversia entre dos o más Estados Parte con respecto a la interpretación o aplicación del presente Convenio, dichos Estados intentarán resolver su controversia en primer lugar mediante negociación, investigación, mediación, conciliación, arbitraje, arreglo judicial, el recurso a organismos o acuerdos regionales o cualquier otro medio pacífico de su elección.

2 Si no se logra una solución dentro de un periodo de tiempo razonable, que no excederá de doce meses, después de que un Estado Parte haya notificado a otro que existe una controversia entre ellos, se aplicarán *mutatis mutandis* las disposiciones relativas a la solución de controversias establecidas en la parte XV de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, sean o no los Estados parte en la controversia también Estados Partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982.

3 Todo procedimiento elegido por un Estado Parte en el presente Convenio y en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, conforme al artículo 287 de la Convención se aplicará a la solución de controversias con arreglo al presente artículo, a no ser que ese Estado Parte, al ratificar, aceptar o aprobar el presente Convenio, o al adherirse a él, o en cualquier momento ulterior, elija otro procedimiento de conformidad con el artículo 287 para la solución de las controversias surgidas del presente Convenio.

4 Un Estado Parte en el presente Convenio que no sea Parte en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, al ratificar, aceptar o aprobar el presente Convenio, o al adherirse a él, o en cualquier momento ulterior, podrá elegir libremente, mediante una declaración escrita, uno o varios de los medios estipulados en el párrafo 1 del artículo 287 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, para la solución de controversias con arreglo al presente artículo. El artículo 287 se aplicará a dicha declaración, al igual que a cualquier controversia en la que dicho Estado sea parte y que no esté cubierta por una declaración en vigor. A los efectos de la conciliación y el arbitraje, de conformidad con los anexos V y VII de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, dicho Estado tendrá derecho a designar conciliadores y árbitros para su inclusión en las listas a que se hace referencia en el artículo 2 del Anexo V y en el artículo 2 del Anexo VII para la solución de las controversias surgidas del presente Convenio.

5 Toda declaración hecha en virtud de los párrafos 3 y 4 se depositará ante el Secretario General, quien transmitirá copias de la misma a los Estados Parte.

Artículo 16

Relación con otros convenios y acuerdos internacionales

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio irá en perjuicio de los derechos y obligaciones de un Estado en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, y del derecho internacional consuetudinario del mar.

Artículo 17

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1 El presente Convenio estará abierto a la firma, en la sede de la Organización, desde el 19 de noviembre de 2007 hasta el 18 de noviembre de 2008, y posteriormente seguirá abierto a la adhesión.

- a) Los Estados podrán manifestar su consentimiento en obligarse por el presente Convenio mediante:
 - i) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
 - ii) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
 - iii) adhesión.
- b) La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General un instrumento a tal efecto.

Artículo 18

Entrada en vigor

1 El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que diez Estados lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o bien hayan depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el Secretario General.

2 Para todo Estado que ratifique, acepte o apruebe el presente Convenio, o se adhiera a él, una vez cumplidas las condiciones relativas a la entrada en vigor que establece el párrafo 1, el presente Convenio entrará en vigor tres meses después de la fecha en que tal Estado deposite el instrumento pertinente, pero no antes de que el presente Convenio haya entrado en vigor de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.

Artículo 19

Denuncia

1 El presente Convenio podrá ser denunciado por un Estado Parte en cualquier momento tras haber transcurrido un año desde la fecha en que entró en vigor para dicho Estado.

2 La denuncia se efectuará depositando un instrumento a tal efecto ante el Secretario General.

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

Artículo 20

Depositario

- 1 El presente Convenio será depositado ante el Secretario General.
- 2 El Secretario General:
 - a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio o se hayan adherido a él:
 - i) de toda nueva firma o depósito de un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, así como de la fecha en que se produzca;
 - ii) de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio;
 - iii) de todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Convenio, así como de la fecha del depósito y la fecha en que surta efecto tal denuncia; y
 - iv) de otras declaraciones y notificaciones recibidas de conformidad con el presente Convenio;
 - b) remitirá copias auténticas certificadas del presente Convenio a todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido a él.
- 3 Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, el Secretario General remitirá una copia auténtica certificada del texto al Secretario General de las Naciones Unidas a efectos de registro y publicación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 21

Idiomas

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

Hecho en NAIROBI el día dieciocho de mayo de dos mil siete.

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

ANEXO

**CERTIFICADO DE SEGURO O DE OTRA GARANTÍA FINANCIERA
RELATIVO A LA RESPONSABILIDAD POR LA REMOCIÓN
DE RESTOS DE NAUFRAGIO**

Expedido en virtud de lo dispuesto en el artículo 12 del Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007

Nombre del buque	Arqueo bruto	Número o letras distintivos	Nº IMO de identificación del buque	Puerto de matrícula	Nombre y dirección completa del domicilio social principal del propietario inscrito

Se certifica que el buque arriba mencionado está cubierto por una póliza de seguro u otra garantía financiera que satisface lo prescrito en el artículo 12 del Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007.

Tipo de garantía

Duración de la garantía

Nombre y dirección del asegurador (de los aseguradores) y (o) del garante (de los garantes)

Nombre

Dirección

.....

Este certificado es válido hasta

Expedido o refrendado por el Gobierno de

(Nombre completo del Estado)

O

Esta fórmula se utilizará cuando un Estado Parte se acoja a lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 12:

Este certificado ha sido expedido con la autorización del Gobierno de
(nombre completo del Estado) por (nombre de la institución u organización)

En a

(Lugar)

(Fecha)

.....
(Firma y título del funcionario que expide o refrenda el certificado)

Notas explicativas:

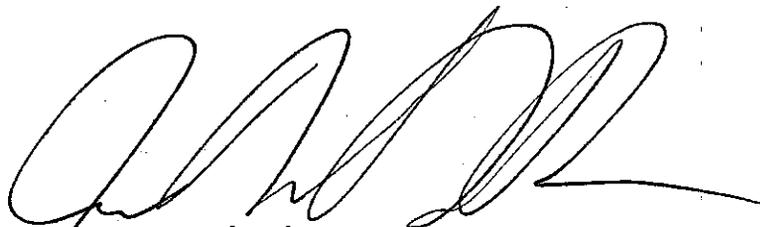
- 1 Si así se desea, al designar el Estado se puede mencionar la autoridad pública competente del país en que se expide el certificado.
- 2 Si el importe total de la garantía procede de varias fuentes, se indicará la cuantía consignada por cada una de ellas.
- 3 Si la garantía se consigna en diversas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

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

CERTIFICA:

Que el texto presentado es copia fiel y completa del texto original en español del «*Convenio Internacional sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007*» adoptado en Nairobi el 18 de mayo de 2007, documento que reposa en los archivos del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de la Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales de este Ministerio, documento que consta de nueve (9) folios.

Dada en Bogotá, D.C., a los dos (02) días del mes de octubre de dos mil veinticuatro (2024).



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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL PROYECTO DE LEY "POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL «CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIO, 2007» ADOPTADO EN NAIROBI EL 18 DE MAYO DE 2007"

Honorables Senadores y Representantes:

En nombre del Gobierno Nacional y de acuerdo con los artículos 150 numeral 16, 189 numeral 2 y 224 de la Constitución Política, presentamos a consideración del Honorable Congreso de Colombia el proyecto de Ley "por medio del cual se aprueba el «Convenio Internacional sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007» adoptado en Nairobi el 18 de mayo de 2007".

I. OBJETIVO DEL CONVENIO

El Convenio Internacional Sobre la "Remoción de Restos de Naufragio – Nairobi, 2007" tiene como propósito fundamental establecer las reglas jurídicas para que los Estados puedan realizar, o hacer que se realice, la remoción de los restos de naufragio, mediante normas y procedimientos internacionales uniformes, con el fin de asegurar una pronta y eficaz acción, así como el pago de una indemnización por los costos ocasionados.

II. ANTECEDENTES

a) Ámbito internacional:

El interés por la remoción de restos de naufragios no es un tema nuevo a nivel internacional. Por muchos años se ha debatido en diferentes escenarios tales como la OMI y la UNESCO, los derechos y obligaciones que se derivan por las actividades de rescate y hallazgos. De los numerosos análisis realizados, se ha llegado a identificar de manera clara dos escenarios que rodean la discusión de los naufragios. El primero, son los que representan interés al patrimonio cultural subacuático. El segundo, son los que tienen un impacto en la comunidad internacional por el peligro que representan a la navegación o por el impacto ambiental que pueden generar. El Convenio objeto de estudio se encarga únicamente de este segundo escenario.

Como un esfuerzo para unificar la discusión en torno a este tema, en la conferencia Internacional sobre la remoción de restos de naufragio, celebrada por la Organización Marítima Internacional en la sede de la Oficina de las Naciones Unidas en Nairobi del 14 al 18 de mayo de 2007, adoptó el Convenio Internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, el 18 de mayo de 2007.

Este Convenio representa un paso importante para la regulación internacional en esta materia, ya que contiene dos elementos que son fundamentales para lograr la pronta y eficaz remoción de los restos de naufragios. Por un lado, unifica los derechos, obligaciones y responsabilidades de los armadores, propietarios y de los Estados ribereños, y por otro permite el pago de una indemnización apropiada por los costos ocasionados.

Adicionalmente, la aplicación de las disposiciones del Convenio, además de ir dirigidas a la zona económica exclusiva, también podría incluir las aguas territoriales de los Estados, es decir, aguas interiores y mar territorial, toda vez que el Estado así lo determine.

b) Ámbito Nacional:

A nivel interno, se evidencia una serie de normativa internacional relacionada con la reglamentación de las zonas del mar y el uso de las mismas, en particular, en lo relativo a la utilización de los puertos en el territorio colombiano:

- La ley 10 de 1978 por medio de la cual se dictan las normas sobre mar territorial, zona económica exclusiva, plataforma continental y otras disposiciones.
- La Ley 1 de 1991 por la cual se expide regula el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones. En el artículo 3 dispone que a la Superintendencia General de Puertos le compete definir las condiciones técnicas de operación de los puertos. Dicha ley fue reglamentada mediante Resolución No. 0071 del 11 de febrero de 1997, en el sentido que los propietarios, armadores y agentes realicen la remoción de las naves cuando sufran siniestros marítimos en los canales de acceso a los puertos, muelles o terminales.
- El Decreto Ley 2324 del 18 de septiembre de 1984, por medio del cual se reorganiza la Dirección General Marítima. En el artículo 2 dispone que la Dirección General Marítima ejerce su jurisdicción hasta el límite exterior de la zona económica exclusiva, en las aguas interiores marítimas, canales intercostales y de tráfico marítimo, sistemas marinos y fluviomarinos, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, lecho y subsuelo marinos; aguas supradyacentes, litorales, incluyendo playas y terrenos de bajamar, de los puertos del país situados en su jurisdicción; en las islas, islotes y cayos, así como en algunos ríos, entre ellos, el Magdalena, desde la desembocadura en Bocas de Ceniza hasta 27 kilómetros aguas arriba.

En el Título IV se establece el procedimiento para adelantar las investigaciones por accidentes o siniestros marítimos, destacando en el artículo 25 que estas actuaciones que involucren naves o artefactos navales se adelanten y fallen conforme al mismo modo.

El artículo 26 establece que se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, bien sea que estén o no suscritos por Colombia al igual que por la costumbre nacional o internacional. Tales accidentes o siniestros marítimos son los siguientes: (1) naufragio, (2) encallamiento, (3) abordaje, (4) explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas, (5) arribada forzosa, (6) contaminación marina, al igual que toda situación que origine un peligro grave de contaminación marina y, (7) los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias.

Igualmente, adiciona la norma que las autoridades allí previstas son competentes para investigar y fallar accidentes o siniestros ocurridos fuera de las áreas de jurisdicción de la Dirección General Marítima, cuando el primer puerto de recalada sea colombiano.

Estipula que durante la investigación se debe acreditar y verificar: (1) el lugar y hora del accidente; (2) la visibilidad, condiciones de tiempo y de mar; (3) el estado del buque o buques y sus equipos; (4) los libros de bitácora y órdenes a las máquinas y/o registradores automáticos; (5) los certificados de matrícula y patente de navegación; (6) los certificados de navegabilidad, seguridad y clasificación que se estimen necesarios; (7) la licencia de navegación del Capitán o Capitanes de las naves oficiales y de las tripulaciones que se considere del caso; (8) el croquis sobre la carta de navegación del lugar del accidente o siniestro con indicación del tiempo, posición, rumbos, etc., y (9) los demás elementos que a juicio del Capitán de Puerto o del Tribunal de Capitanes deban ser aportados, tales como: la inspección ocular, los documentos de carga, libros de hidrocarburos, el avalúo de los daños, etc.

c) Relación del Convenio de Nairobi 2007, con otros convenios de la OMI suscritos por Colombia.

Colombia ha suscrito los siguientes instrumentos internacionales que en su conjunto coadyuvarían a una implementación adecuada del Convenio de Nairobi 2007, entre otros:

- "Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional" que entró en vigor en 1958, aprobado en Colombia por medio de la Ley 6 de 1974.
- "Convenio internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización por Derrames de Hidrocarburos", 1971, con su Protocolo de 1976, posteriormente modificado en 1992 (FONDO/1992), que entró en vigor para el Estado colombiano el 11 de junio de 1997; y el Protocolo de 1992 que entró en vigor en noviembre de 2002, aprobado en Colombia mediante la Ley 523 de 1999.
- "Convenio internacional sobre Responsabilidad Civil por Derrames de Hidrocarburos" de 1969, con los Protocolos de 1976 y 1992. Actualmente está vigente el Convenio CLC de 1992.
- Convenio internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, 1973, con su Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL 73/78 Enmendado). Entró en vigor el 2 octubre de 1983, adoptado en Colombia el primero por medio de la Ley 12 de 1981. Sin embargo, Colombia no es parte del Protocolo de 1997.
- Convenio Internacional sobre Cooperación, Prevención, Participación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos y su Protocolo del año 2000 sobre Sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas. Fue aprobado en Colombia por medio de la Ley No. 885 del 2004.
- Mediante la Ley 885 del 4 de junio de 2004 y el Decreto 321 del 17 de febrero de 1999 se adoptó el Plan Nacional de Contingencia contra Derrames de Hidrocarburos, Derivados y Sustancias Nocivas en aguas marinas, fluviales y lacustres.

- Convenio internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el mar, 1974, en su forma enmendada (Convenio SOLAS 1974) y el Protocolo de 1978. Dicho Convenio fue aprobado en Colombia mediante la Ley 8 de 1980.
- Convenio sobre Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes, 1972, en su forma enmendada (Abordajes 1972 (Enmendado), que fue aprobado en Colombia mediante la Ley 13 de 1981.
- Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, que fue aprobado en Colombia mediante la Ley 3 de 1987. No obstante, en 1988 la OMI emitió un Protocolo modificadorio, el cual no ha sido adoptado por Colombia.

III. ESTADO DEL CONVENIO

El convenio entró en vigor el 14 de abril de 2015 y actualmente cuenta con 64 Estados Parte, que representan el 79.6% del tonelaje mundial.

IV. CONTENIDO DEL CONVENIO

El Convenio se compone de 21 artículos y un anexo, a través de los cuales se definen los conceptos fundamentales para su aplicación y se establecen una serie de obligaciones en relación con la adopción de medidas para la remoción de los restos de naufragio que constituyan un riesgo en el mar.

Así, en primer lugar, el Convenio define conceptos tales como: buque, siniestro marítimo, restos de naufragio, riesgo, intereses conexos, remoción, propietario inscrito, armador del buque, Estado afectado, Estado de matrícula, organización, etc.

Señala que el retiro de un resto de naufragio implica que el armador o propietario inscrito del buque que se hunde tome medidas tendientes a su extracción, al igual que los Estados que son propietarios de naves dedicadas al comercio, quienes deben contratar un "rescatador" que se encargue de las operaciones de remoción, con la supervisión y control del Estado afectado, a fin de llevar a cabo su recuperación lo más pronto posible, pudiendo dicho Estado fijar un plazo razonable para que se haga el salvamento.

Indica que el Estado Parte puede tomar acciones con relación a los restos de naufragio cuando éstos se convierten en un riesgo para la navegación en sus aguas marítimas jurisdiccionales. Tales acciones deben ser proporcionales al peligro y no pueden ir más allá de lo que se considere como razonable para la remoción, debiendo cesar una vez se logre el retiro total de la nave. Las decisiones asumidas no pueden tener injerencia en los derechos e intereses de otros Estados, incluyendo el país de matrícula del buque que sufre el accidente.

Pone de presente que la aplicación del Convenio en la zona del suceso no da derecho a que el Estado parte ejerza o pretenda hacer valer su soberanía o conseguir derechos sobre partes que correspondan a la alta mar. Igualmente, dispone que en virtud del principio de cooperación los

Estados Parte deben ayudar al Estado afectado cuando se produzca un siniestro marítimo que sobrepase la jurisdicción de otros Estados.

Su aplicación se circunscribe a los restos de naufragio que acontezcan en las aguas jurisdiccionales de los Estados, que incluyen hasta la Zona Económica Exclusiva, prevista en el Derecho Internacional; esto es, las doscientas (200) millas náuticas, contadas desde las líneas de base y el mar territorial, pero con sujeción a las restricciones previstas para estos casos especiales en los que se necesita que el Estado notifique este hecho al Secretario General de la Organización Marítima.

Determina que, en todo caso, las medidas no pueden ir en perjuicio de los derechos y obligaciones del Estado requirente, el cual debe precaver la demarcación, localización, balizamiento y remoción.

Excluye su aplicación a las Unidades Navales de guerra, por ser éstas consideradas según el derecho internacional como buques de Estado, por ende, no dedicados a actividades comerciales. Igualmente, prevé todo lo conexo con la determinación del riesgo que debe tener en cuenta el Estado afectado incluyendo: el tipo, tamaño y construcción de los restos de naufragio; la profundidad del agua en la zona; la amplitud de la marea y la corriente; las zonas marinas especialmente sensibles determinadas, y en su caso, designadas de conformidad con las directrices adoptadas por la OMI o un área claramente definida de la zona económica exclusiva donde se hayan adoptado medidas obligatorias especiales.

Establece que se debe tener presente la proximidad a rutas de navegación o a vías de circulación establecidas; la densidad, tipo y frecuencia del tráfico; la naturaleza y cantidad de carga transportada, total y características de hidrocarburos a bordo y, en particular, los daños que podrían producirse si la carga o los hidrocarburos se introdujeran en el medio marino; la vulnerabilidad de las instalaciones portuarias; las condiciones meteorológicas e hidrográficas imperantes y la topografía submarina.

Igualmente, considera la altura de los restos de naufragio si están por encima o por debajo de la superficie del agua para el momento de la marea astronómica más baja; los perfiles acústico y magnético de los restos de naufragio; la proximidad de instalaciones, tuberías, cables de telecomunicaciones y estructuras similares mar adentro; y cualquier otra circunstancia que determine la necesidad de hacer la remoción de los restos de naufragio.

Orienta sobre las medidas tendientes a la localización de los restos de naufragio, en el sentido que después de tener conocimiento de la existencia del hecho, el Estado afectado debe emplear todos los medios, incluyendo el apoyo de países vecinos y de organizaciones, si es del caso, para advertir a todos los navegantes y a quienes se ven favorecidos con el aprovechamiento del mar, la ubicación y naturaleza de los de dichos restos, de manera apremiante, pues los mismos generan riesgos que se deben evitar.

Determina las medidas que se deben tomar para el balizamiento del sitio donde se encuentra el naufragio conforme a las normas internacionales reconocidas, haciendo pública la información a través de los medios disponibles como cartas y publicaciones náuticas, así como en los avisos a los navegantes.

Señala la ruta que debe seguir el Estado afectado y el propietario de la nave para hacer la remoción, debiendo éste indicar a la autoridad del Estado competente que tiene un seguro o garantía financiera para garantizar el salvamento y remover los restos de naufragio.

Iniciada la remoción el Estado afectado puede intervenir únicamente para garantizar que la actividad se haga de manera segura y que se esté protegiendo el ecosistema. Además, estipula un plazo razonable para que el propietario del buque haga la extracción de los restos, advirtiéndole que si observa algún riesgo grave intervendrá inmediatamente. Así mismo, le informa por escrito al propietario el plazo que tiene para proceder de conformidad, advirtiéndole además que, de no hacerlo dentro de este término, él podrá efectuar la remoción, pero que los gastos correrán por su cuenta.

El propietario debe asumir los costos de la localización, balizamiento y remoción del naufragio, salvo que se demuestre que el siniestro obedeció a razones de fuerza mayor o caso fortuito como consecuencia de un acto de guerra, hostilidad, insurrección o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible; por ejemplo, debido a un tsunami. También queda exento cuando el hecho se genera por acción u omisión de un tercero, o por la negligencia o acción lesiva del Gobierno o Autoridad responsable de la señalización.

El propietario inscrito de un buque, cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 300 toneladas de registro, estará obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera similar a la de un banco o ente análogo. Dicha garantía debe cubrir la responsabilidad que pueda corresponderle en virtud del Convenio sobre remoción de restos de naufragio, por una cuantía igual a la de los límites de responsabilidad nacional o internacional, sin que sobrepase el valor calculado en el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo.

La Autoridad Marítima del Estado de matrícula expedirá a todo buque de arqueo bruto igual o superior al tonelaje antes referido, el certificado que garantice que cuenta con el aludido seguro u otra garantía financiera. Dicho certificado se debe llevar a bordo del buque y se depositará una copia a las autoridades encargadas del registro de matrícula. Si el buque no está matriculado en un Estado Parte dicha copia deberá quedar en poder de las autoridades que hayan expedido o refrendado el documento.

El Estado de matrícula del buque debe manifestar la solvencia de los proveedores del seguro o garantía financiera. En tales casos, el Estado Parte no queda exento de su responsabilidad como Estado emisor del certificado mencionado. Igualmente, se puede consultar con el Estado emisor si el asegurador cuenta con capacidad financiera suficiente para cumplir con las obligaciones que impone el Convenio y puede promover la reclamación por los costos determinados.

El Convenio determina los plazos de vigencia para lograr que los derechos de la remoción sean resarcidos, pues prescriben a los tres (3) años contados a partir de la fecha en que se determine el riesgo. Sin embargo, en ningún caso puede interponerse la acción cuando hayan transcurrido más de seis (6) años desde la fecha del siniestro marítimo que originó los restos de naufragio. Empero, cuando el siniestro marítimo haya consistido en varias oportunidades, el plazo de seis (6) años término se cuenta a partir de la fecha del primer suceso.

Establece medidas que facilitan la remoción mediante la notificación, localización de buques y restos de naufragio, así como los criterios para determinar el riesgo que representan, la evaluación de los daños ocasionados, y la responsabilidad del propietario para los costos de localización, balizamiento y remoción.

Para la adecuada ejecución de este Convenio, los Estados parte deben obligar a los buques que enarboles su bandera a mantener un seguro o garantía financiera que cubra dicha responsabilidad, de manera tal, que la Autoridad competente u organización reconocida y autorizada por dicha Autoridad, expedirá un certificado que atestigüe que el seguro está en vigor con las disposiciones del Convenio, lo que permite asegurar el pago por los costos ocasionados.

V. OBLIGACIONES DE COLOMBIA TRAS LA ADOPCIÓN

Los principales requerimientos que exigiría el Convenio para Colombia son:

1. Que el Estado Parte exija al Capitán y al Armador de un buque que enarbole su pabellón que informen sin demora al Estado afectado cuando ese buque haya estado implicado en un siniestro marítimo que haya ocasionado restos de naufragio.
2. Luego de tener conocimiento de la existencia de restos de naufragio, el Estado afectado empleará todos los medios posibles, entre ellos los buenos oficios de Estados y organizaciones, para advertir a los navegantes y a los Estados interesados de la ubicación y naturaleza de los restos de naufragio con carácter de urgencia.
3. Si el Estado afectado determina que unos restos de naufragio constituyen un riesgo, ese Estado se cerciorará de que se toman todas las medidas razonables para su localización y balizamiento. De igual manera hará públicos los pormenores del balizamiento utilizando todos los medios apropiados, incluidas las publicaciones náuticas oportunas.
4. El propietario y/u operador y/o representante inscrito, ante la autoridad competente, será responsable de los costos de la localización, el balizamiento y la remoción de los restos de naufragio, y podrá exonerarse de responsabilidad si: fue resultado de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección, o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible; se debió totalmente a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daño; o se debió totalmente a la negligencia o una acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de las luces u otras ayudas a la navegación, en el ejercicio de esa función.
5. El propietario y/u operador y/o representante inscrito, ante la autoridad competente, de un buque que enarbole el pabellón de un Estado Parte, y cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 300 toneladas, estará obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera, tal como la garantía de un banco o institución similar, que cubra la responsabilidad que pueda corresponderle en virtud del presente Convenio por una cuantía igual a la de los límites de responsabilidad establecidos por el régimen de limitación nacional o internacional aplicable, pero en ningún caso superior a la cuantía calculada de conformidad con el Convenio sobre

limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo de 1976, enmendado.

6. La autoridad competente del Estado de matrícula expedirá a todo buque de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas un certificado que atestigüe que el seguro, u otra garantía financiera, está en vigor de conformidad con las disposiciones del presente Convenio. El Estado aparecerá como beneficiario en dicho seguro o garantía financiera.
7. Es responsabilidad del Estado expedir el certificado de la existencia de este seguro, para lo cual podrá autorizar a una institución o a una organización reconocida por él a que expida el certificado. Siendo así, la Autoridad Marítima Nacional deberá determinar quién expedirá el certificado y el contenido y requisitos de este para que se cumpla lo estipulado en el Convenio.
8. 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.

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.

9. Los certificados expedidos o refrendados con la autoridad de un Estado Parte serán aceptados por los otros Estados Parte a los efectos del presente Convenio y serán considerados por los demás Estados Parte como dotados de la misma validez que los certificados expedidos o refrendados por ellos incluso si se han expedido o refrendado con respecto a un buque no matriculado en un Estado Parte.

De esta obligación se deduce que, de la misma manera que los certificados expedidos por Colombia supondrán validez ante otros Estados, se debe dar la misma valoración a los certificados que presenten y que sean expedidos por otro Estado parte del Convenio.

10. Un Estado Parte no permitirá operar en ningún momento a ningún buque que enarbole su pabellón, a menos que se le haya expedido un certificado apropiado si así lo requiere.

Esto representa una obligación de control por parte del Estado Colombiano de los buques que matriculen, para asegurarse de que cumplan con los requisitos exigidos por el presente Convenio en lo referente al seguro o garantía e impedir la circulación de los que no cuenten con este requisito.

11. Cada Estado Parte se asegurará de que, de conformidad con su legislación nacional, todo buque de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, dondequiera que esté matriculado, que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, o que arribe a una instalación portuaria adentro o situada en su mar territorial o salga de ella, esté cubierto por un seguro u otra garantía.

Concordante con lo anterior, se genera la obligación para la Autoridad Marítima Nacional de expedir la norma respectiva donde se obligue a toda nave que ingrese a territorio colombiano a poseer y mostrar este certificado. Así mismo, se genera la obligación para la Autoridad Marítima Nacional de revisar y controlar que estas naves en efecto posean un certificado que cumpla con los requisitos determinados por el Convenio.

En caso de que un buque enarbole el pabellón de un Estado no parte del Convenio, este deberá poseer un certificado de seguro obligatorio sobre responsabilidad e indemnización, que atestigüe que el seguro u otra garantía financiera está en vigor.

VI. ANÁLISIS DE IMPACTO FISCAL

En relación con el análisis del impacto fiscal del proyecto de ley, el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 establece expresamente lo siguiente:

"Artículo 7º. Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.

Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberán contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces."

Al respecto, es preciso mencionar que mediante Oficio No. 2-2024-049968 de fecha 18 de septiembre de 2024, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, estableció que, revisado el articulado que compone el Convenio, se encontró que el mismo establece obligaciones y potestades para las partes que lo suscriben, relacionadas, entre otros, con la adopción de medidas para la remoción de unos restos de naufragio que constituyan un riesgo en la zona de aplicación del Convenio y la cooperación con los efectos de un siniestro marítimo que ocasione restos de naufragio. Dicho esto, tratándose de una ley aprobatoria de un instrumento internacional,

corresponderá al Estado de la República de Colombia dar cumplimiento a los compromisos que se deriven de la aprobación del Convenio, a través de sus instituciones y órganos de representación política y bajo el amparo de la legislación vigente, que para efectos presupuestales se rige por las leyes orgánicas de presupuesto, dentro de un marco de sostenibilidad fiscal, lo previsto en el Plan Nacional de Desarrollo, de acuerdo con la disponibilidad de recursos y las prioridades del Gobierno.

En tal virtud, los gastos que podría generar la entrada en vigencia del convenio tendrían que ser armonizados con las restricciones del Marco Fiscal de Mediano Plazo y ser incluidos en las proyecciones de gastos de mediano plazo del sector involucrado en su ejecución.

VII. RELACIÓN CON LA LEY 2133 DE 2021 (LEY DE ABANDERAMIENTO)

El 4 de agosto de 2021 fue sancionada la Ley 2133 de 2021, *"por medio de la cual se establece el régimen de abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para, actividades relacionadas con el sector marítimo"*, con la cual se busca un impulso efectivo del sector marítimo colombiano, con un abanderamiento de naves mucho más ágil y eficiente, eliminando a su vez demoras administrativas para abanderar que aún persistían en el ordenamiento jurídico como el requisito de la escritura pública y la verificación de informes por tráfico de estupefacientes, así como estableciendo beneficios tributarios que sirvan de estímulo para que tanto nacionales y extranjeros abanderen en nuestro país.

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

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

Frente a lo anterior, debe señalarse que realizado un análisis del alcance de las disposiciones contenidas en la propuesta del proyecto ley, no se ordenan gastos específicos o se establecen beneficios tributarios en los términos de la citada Ley 819 de 2013, toda vez la adhesión a dicho instrumento, no cambia ninguna de las obligaciones financieras existentes, teniendo en cuenta que la carga administrativa estaría a cargo de las funciones de la Dirección General Marítima a través de las figuras de Estado de Abanderamiento (EB) y Estado Rector del Puerto (ERP).

VIII. CONVENIENCIA DE LA APROBACIÓN DEL CONVENIO

El incremento acelerado de restos de naufragios de naves de bandera extranjera en puertos de diversos Estados tras siniestros marítimos, el aumento de los saqueos de carga, los riesgos que representan los naufragios para la seguridad de la navegación, el impacto ambiental causado tanto por la carga abandonada como por la propia embarcación, y los altos costos asociados a su control y remoción, son factores fundamentales que justifican la necesidad de establecer reglas claras entre los Estados para la gestión de estos incidentes. Al respecto, existe un vacío jurídico en la normatividad nacional en materia de remoción de restos de naufragio, que no ha sido suplido por iniciativas internas y que lo sería con la adopción del Convenio de Nairobi, 2007.

En San Andrés Isla, hace unos años se evidenció una gran cantidad de embarcaciones hundidas y abandonadas en la Bahía, sin que se encontrara a los responsables de las mismas, por tal razón fue instaurada una acción popular por la comunidad solicitando entre otras cosas, la protección de derechos de goce a un ambiente sano, los cuales fueron tutelados por el Tribunal Administrativo de San Andrés en sentencia del 27 de mayo de 2011, en la que se ordenó el retiro de muchas de las naves abandonadas.

El Tribunal señaló que las autoridades no demostraron estar cumpliendo adecuadamente con su deber funcional de exigir a los propietarios, secuestrados o administradores el mantenimiento debido a las embarcaciones que estaban allí hundidas. Así mismo, indicó que las autoridades marítimas, ambientales y administrativas deben tomar las medidas necesarias para que las motonaves no destruyan o contaminen los ecosistemas marinos de las aguas del archipiélago.

El Consejo de Estado el 23 de febrero de 2012 proferió decisión de segunda instancia en la que determinó que si bien se iniciaron y fallaron las investigaciones administrativas en contra de quienes incumplieron las normas marítimas, dichas medidas no fueron efectivas para lograr la protección del ecosistema marino, pues los responsables han sido renuentes a cumplir con sus obligaciones y las embarcaciones están generando daños ambientales.

Expresó que las autoridades no pueden limitarse a adelantar las investigaciones en casos de siniestros marítimos, porque también tienen funciones relacionadas con la preservación del medio marino, debiendo actuar de manera armónica con otras entidades y particulares que tienen responsabilidad respecto de hechos contaminantes, por lo tanto encontró que los derechos colectivos estaban siendo amenazados, así como el uso y goce del espacio público, confirmando la decisión de primera instancia del 27 de mayo de 2011, proferida por el Tribunal Administrativo de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. El mencionado fallo pone de manifiesto la carencia de normatividad respecto a la disposición de dichas embarcaciones, situación que a nivel internacional es regulada a través del Convenio de Nairobi referente a la remoción de restos de naufragios, el cual debe ser estudiado para su implantación.

Teniendo en cuenta lo anterior, se considera conveniente que Colombia ratifique el Convenio de Nairobi 2007 sobre remoción de restos de naufragios, con el fin de que al ser parte del mismo pueda tomar acciones respecto de naves extranjeras que tienen siniestros marítimos en aguas jurisdiccionales colombianas, incluyendo la Zona Económica Exclusiva.

Lo anterior, toda vez que, tal como se ha venido evidenciando, los restos de naufragio derivados de los siniestros marinos representan un riesgo para la navegación y para el medio ambiente. En ese sentido, a través de la ratificación de este Tratado, se busca prevenir y mitigar los daños que pueden causar los restos de embarcaciones, como derrames de petróleo o contaminación química.

De esta manera, en tanto el Convenio concede a los estados costeros la autoridad para intervenir en la remoción de restos tanto en sus zonas económicas exclusivas como dentro de las aguas territoriales, en caso de que los restos constituyan un peligro, se asegura la protección de los navegantes y del medio ambiente marino sobre el cual tiene jurisdicción el Estado colombiano. Lo anterior, a través de la cooperación entre los Estados, que permite asegurar una respuesta eficaz a las mencionadas problemáticas derivadas de los restos de naufragios.

Por las razones anteriormente expuestas, el Gobierno Nacional, a través del Ministro de Relaciones Exteriores y el Ministro de Defensa Nacional, somete a consideración del Honorable Congreso de Colombia, el Proyecto de Ley "Por medio de la cual se aprueba el «Convenio Internacional sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007» adoptado en Nairobi el 18 de mayo de 2007".

De los Honorables Congresistas,



LUIS GILBERTO MURILLO URRUTIA
Ministro de Relaciones Exteriores



IVÁN VELÁSQUEZ GÓMEZ
Ministro de Defensa Nacional

ESTADO DE LA REPUBLICA

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

El día 17 del mes Noviembre del año 2024

se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº. 320 Acto Legislativo Nº. _____, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: Ministro de Relaciones Exteriores Dr. Luis Gilberto
Murillo Urrutia, Ministro de Defensa Nacional Dr. Iván
Velásquez Gómez



(S) SECRETARIO GENERAL (S)

RAMA EJECUTIVA DEL PODER PÚBLICO

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

BOGOTÁ, D.C., 12 Nov 2024

AUTORIZADO. SOMÉTASE A LA CONSIDERACIÓN DEL HONORABLE CONGRESO DE COLOMBIA PARA LOS EFECTOS CONSTITUCIONALES

(FDO.) GUSTAVO FRANCISCO PETRO URREGO

MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES

(FDO.) LUIS GILBERTO MURILLO URRUTIA

DECRETA:

ARTÍCULO PRIMERO: Apruébese el «*Convenio Internacional sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007*» adoptado en Nairobi el 18 de mayo de 2007.

ARTÍCULO SEGUNDO: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, el «*Convenio Internacional sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007*» adoptado en Nairobi el 18 de mayo de 2007, que por el artículo primero de esta Ley se aprueba, obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo.

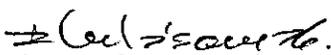
ARTÍCULO TERCERO: La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación.

Dada en Bogotá, D.C., a los

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



LUIS GILBERTO MURILLO URRUTIA
Ministro de Relaciones Exteriores



IVÁN VELÁSQUEZ GÓMEZ
Ministro de Defensa Nacional

1/20/21

* * *

LEY 424 DE 1998

(enero 13)

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

El Congreso de Colombia

DECRETA:

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

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

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

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

El Presidente del honorable Senado de la República,

Amylkar Acosta Medina.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Pedro Pumarejo Vega.

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

Carlos Ardila Ballesteros.

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,

Diego Vivas Tafur.

REPUBLICA DE COLOMBIA-GOBIERNO NACIONAL

Publíquese y ejecútese.

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

ERNESTO SAMPER PIZANO

La Ministra de Relaciones Exteriores,

María Emma Mejía Vélez.

* * *

SENADO DE LA REPUBLICA

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

El día 18 del mes Noviembre del año 2024,

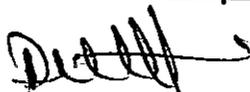
se radicó en este despacho el proyecto de l /

Nº. 320 Acto Legislativo Nº. _____, con todos y,

cada uno de los requisitos constitucionales y legales,

por: Ministro de Relaciones Exteriores Dr Luis Gilberto

Muñoz Umaña, Ministro de Defensa (Dr. Juan Velasco
Gómez



(S) SECRETARIO GENERAL (fdo)



3. Despacho Viceministra Técnica

Doctor

LUIS GUILLERMO MURILLO

Ministro

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

Calle 10 No. 5-51

Correo electrónico: contactenos@cancilleria.gov.co



Radicado: 2-2024-049968

Bogotá D.C., 18 de septiembre de 2024 17:00

Radicado entrada
No. Expediente 41814/2024/OFI

Asunto: Comentarios del Ministerio de Hacienda y Crédito Público al Anteproyecto de Ley "por medio del cual se aprueba el "Convenio Internacional sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007" adoptado en la sede de la Oficina de Naciones Unidas en Nairobi el 18 de mayo de 2007".

Respetado Ministro,

De manera atenta, dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003¹, se presentan los comentarios y consideraciones del Ministerio de Hacienda y Crédito Público a la versión del articulado presentada a esta Cartera, el día 28 de agosto del presente año, al Anteproyecto de Ley del asunto, en los siguientes términos:

El anteproyecto de Ley, según su exposición de motivos, tiene por objeto aprobar el "Convenio Internacional sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007. Adoptado en la sede de la Oficina de Naciones Unidas en Nairobi el 18 de mayo de 2007", instrumento internacional cuya finalidad es "... establecer las reglas jurídicas para que los Estados puedan realizar, o hacer que se realice, la remoción de los restos de naufragio, mediante normas y procedimientos internacionales uniformes, con el fin de asegurar una pronta y eficaz acción, así como el pago de una indemnización por los costos ocasionados"².

Igualmente, se expresa que "Existe un vacío jurídico en la normatividad nacional respecto de la remoción de restos de naufragio, que no ha sido suplido por iniciativas

¹ Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones.

² Exposición de motivos. Pág. 5.

Continuación oficio

*internas y que lo sería con la adopción del Convenio de Nairobi...*³, por lo que su inclusión en la legislación nacional "...permitirá una mayor uniformidad internacional en la materia, con el fin de poder brindar una mayor seguridad en la navegación y al mismo tiempo proteger al medio ambiente marino"⁴.

Es importante resaltar que los tratados, convenios y demás acuerdos internacionales que suscribe la República de Colombia reflejan la voluntad del Gobierno Nacional de adoptar su contenido y han sido el fruto de trabajos de concertación previos que se ven reflejados en sus articulados. Todo lo anterior en ejercicio de las facultades constitucionales otorgadas al presidente de la República en su calidad de jefe de Estado, quien tiene por competencia dirigir las relaciones internacionales, para lo cual puede celebrar con otros Estados y entidades de derecho internacional tratados o convenios⁵.

De otra parte, desde el punto de vista presupuestal y los gastos que podría generar la aprobación del Tratado, es preciso resaltar que, de acuerdo con la Constitución Política⁶, el Gobierno formulará anualmente el presupuesto de rentas y ley de apropiaciones, el cual deberá elaborarse, presentarse y aprobarse **dentro de un marco de sostenibilidad fiscal y corresponder al Plan Nacional de Desarrollo**. En dicha Ley no podrá incluirse partida alguna que no corresponda a un crédito judicialmente reconocido, **o a un gasto decretado conforme a ley anterior**, o a uno propuesto por el Gobierno para atender debidamente el funcionamiento de las ramas del poder público, o al servicio de la deuda, o destinado a dar cumplimiento al Plan Nacional de Desarrollo.

En concordancia, el Decreto 111 de 1996 (Estatuto Orgánico del Presupuesto)⁷ señala que corresponde al gobierno preparar anualmente el proyecto de presupuesto general de la Nación **con base en los anteproyectos que le presenten los órganos que conforman este presupuesto**⁸, para lo cual tendrá en cuenta la disponibilidad de recursos y los principios presupuestales para la determinación de los gastos que se pretendan incluir en el proyecto de presupuesto. En todo caso, los gastos autorizados por leyes preexistentes a la presentación del proyecto anual del presupuesto general de la Nación serán incorporados a éste, **de acuerdo con la disponibilidad de recursos, y las prioridades del gobierno**, si corresponden a

³ Ibidem. Pág. 11.

⁴ Ibidem. Pág. 12.

⁵ Artículo 189, numeral 2, Constitución Política de Colombia.

⁶ Artículo 346, Constitución Política de Colombia.

⁷ Por el cual se compilan la Ley 38 de 1989, la Ley 179 de 1994 y la Ley 225 de 1995 que conforman el Estatuto Orgánico del Presupuesto.

⁸ Artículo 47, Decreto 111 de 1996.



Continuación oficio

funciones de órganos del nivel nacional y guardan concordancia con el plan nacional de inversiones⁹.

Ahora bien, revisado el articulado que compone el Convenio, se encuentra que éste establece obligaciones y potestades para las partes que lo suscriben, relacionadas, entre otros, con la adopción de medidas para la remoción de unos restos de naufragio que constituyan un riesgo en la zona de aplicación del Convenio y la cooperación con los efectos de un siniestro marítimo que ocasione restos de naufragio

Dicho esto, tratándose de una ley aprobatoria de un instrumento internacional, corresponderá al Estado de la República de Colombia dar cumplimiento a los compromisos que se deriven de la aprobación del Convenio, a través de sus instituciones y órganos de representación política y bajo el amparo de la legislación vigente, que para efectos presupuestales se rige por las leyes orgánicas de presupuesto, dentro de un marco de sostenibilidad fiscal, lo previsto en el Plan Nacional de Desarrollo, de acuerdo con la disponibilidad de recursos y las prioridades del Gobierno.

En tal virtud, los gastos que podría generar la entrada en vigencia del convenio tendrían que ser armonizados con las restricciones del Marco Fiscal de Mediano Plazo y ser incluidos en las proyecciones de gastos de mediano plazo del sector involucrado en su ejecución.

Por lo expuesto, este Ministerio solicita se tengan en cuenta las anteriores consideraciones y expresa muy atentamente la voluntad de colaborar con las iniciativas de otras entidades del Gobierno nacional dentro de los parámetros constitucionales y legales de disciplina fiscal vigente.

Cordialmente

MARTA JUANITA VILLAVECES NIÑO

Viceministra Técnica del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

DGPPN/OAJ

Revisó: Germán Andrés Rubio Castiblanco/Lorenzo Uribe Bardón

Elaboró: Edgar Federico Rodríguez Aranda

⁹ Artículo 39, Decreto 111 de 1996

Firmado digitalmente por: MARTA JUANITA VILLAVECES NIÑO

Firmado digitalmente por: MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO