

LEY No.

2362

14 JUN 2024

“POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL «CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTION DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE BUQUES», ADOPTAD EN LONDRES, EL 13 DE FEBRERO DE 2004”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

Visto el texto del «CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTION DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE BUQUES», ADOPTAD EN LONDRES, EL 13 DE FEBRERO DE 2004

Se adjunta copia fiel y completa de la versión en español del Tratado, certificado por el Coordinador 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 veintitrés (23) folios.

El Presente Proyecto de Ley consta de treinta y tres (33) folios.

POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL «CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES», ADOPTADO EN LONDRES, EL 13 DE FEBRERO DE 2004

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Visto el texto del «CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES», ADOPTADO EN LONDRES, EL 13 DE FEBRERO DE 2004

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 veintitrés (23) folios.

El presente Proyecto de Ley consta de treinta y tres (33) folios.

2

**CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL
AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES, 2004**

Texto refundido de 2020*

LAS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO,

RECORDANDO el artículo 196 1) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR), que estipula que "los Estados tomarán todas las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por la utilización de tecnologías bajo su jurisdicción o control, o la introducción intencional o accidental en un sector determinado del medio marino de especies extrañas o nuevas que puedan causar en él cambios considerables y perjudiciales",

TOMANDO NOTA de los objetivos del Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1992 y de que la transferencia e introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por conducto del agua de lastre de los buques suponen una amenaza para la conservación y la utilización sostenible de la diversidad biológica, así como de la decisión IV/5 de la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1998 (COP 4), relativa a la conservación y utilización sostenible de los ecosistemas marinos y costeros, y de la decisión VI/23 de la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica de 2002 (COP 6), sobre las especies exóticas que amenazan los ecosistemas, los hábitats o las especies, incluidos los principios de orientación sobre especies invasoras,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de 1992 (CNUMAD) solicitó a la Organización Marítima Internacional (la Organización) que considerase la adopción de reglas apropiadas sobre la descarga del agua de lastre,

TENIENDO PRESENTE el planteamiento preventivo descrito en el principio 15 de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, y al que se hace referencia en la resolución MEPC.67(37), aprobada por el Comité de protección del medio marino de la Organización el 15 de septiembre de 1995,

TENIENDO TAMBIÉN PRESENTE que la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible de 2002, en el párrafo 34 b) de su Plan de aplicación, insta a que en todos los niveles se acelere la elaboración de medidas para hacer frente al problema de las especies foráneas invasoras de las aguas de lastre,

CONSCIENTES de que la descarga no controlada del agua de lastre y los sedimentos desde los buques ha ocasionado la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos que han causado daños al medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes y los recursos,

RECONOCIENDO la importancia que la Organización concede a esta cuestión, puesta de manifiesto por las resoluciones de la Asamblea A.774(18), de 1993, y A.868(20), de 1997,

Texto refundido del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 y las enmiendas adoptadas por el Comité de protección del medio marino mediante las resoluciones MEPC.296(72), MEPC.297(72), MEPC.299(72) y MEPC.325(75). El texto original del Convenio fue adoptado en Londres el 13 de febrero de 2004 por la Conferencia internacional sobre la gestión del agua de lastre de los buques, 2004. El Convenio entró en vigor el 8 de septiembre de 2017 de conformidad con su artículo 18 1).

Nota: Todas las anotaciones introducidas en el presente texto refundido relativas a las enmiendas al Convenio se indican con asterisco (*). Las llamadas de las notas a pie de página existentes se siguen anotando como está actualmente, es decir con números arábigos empezando por el 1.

adoptadas con el fin de tratar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos,

RECONOCIENDO ASIMISMO que varios Estados han adoptado medidas individuales con miras a prevenir, reducir al mínimo y, en último término, eliminar los riesgos de introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por los buques que entran en sus puertos, y que esta cuestión, al ser de interés mundial, exige medidas basadas en reglas aplicables a escala mundial, junto con directrices para su implantación efectiva y su interpretación uniforme,

DESEANDO seguir con la elaboración de opciones más seguras y eficaces para la gestión del agua de lastre, que redunden en la prevención, la reducción al mínimo y, en último término, la eliminación sostenida de la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos,

DECIDIDAS a prevenir, reducir al mínimo y, en último término, eliminar los riesgos para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes y los recursos resultantes de la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por medio del control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, así como a evitar los efectos secundarios ocasionados por dicho control y promover los avances de los conocimientos y la tecnología conexos,

CONSIDERANDO que tales objetivos pueden cumplirse más eficazmente mediante un convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques,

HAN CONVENIDO lo siguiente:

Artículo 1 *Definiciones*

Salvo indicación expresa en otro sentido, a los efectos del presente Convenio regirán las siguientes definiciones:

- 1 "Administración": el Gobierno del Estado bajo cuya autoridad opere el buque. Respecto de un buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado, la Administración es el Gobierno de ese Estado. Respecto de las plataformas flotantes dedicadas a la exploración y explotación del lecho marino y su subsuelo adyacente a la costa sobre la que el Estado ribereño ejerza derechos soberanos a efectos de exploración y explotación de sus recursos naturales, incluidas las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (unidades FPAD), la Administración es el Gobierno del Estado ribereño en cuestión.
- 2 "Agua de lastre": el agua, con las materias en suspensión que contenga, cargada a bordo de un buque para controlar el asiento, la escora, el calado, la estabilidad y los esfuerzos del buque.
- 3 "Gestión del agua de lastre": procedimientos mecánicos, físicos, químicos o biológicos, ya sean utilizados individualmente o en combinación, destinados a extraer o neutralizar los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos existentes en el agua de lastre y los sedimentos, o a evitar la toma o la descarga de los mismos.
- 4 "Certificado": el Certificado internacional de gestión del agua de lastre.
- 5 "Comité": el Comité de protección del medio marino de la Organización.
- 6 "Convenio": el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.

- 7 "Arqueo bruto": el arqueo bruto calculado de acuerdo con las reglas para la determinación del arqueo recogidas en el Anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, o en cualquier convenio que suceda a este.
- 8 "Organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos": los organismos acuáticos y agentes patógenos cuya introducción en el mar, incluidos los estuarios, o en cursos de agua dulce pueda ocasionar riesgos para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, deteriorar la diversidad biológica o entorpecer otros usos legítimos de tales zonas.
- 9 "Organización": la Organización Marítima Internacional.
- 10 "Secretario General": el Secretario General de la Organización.
- 11 "Sedimentos": las materias que se depositen en el buque procedentes del agua de lastre.
- 12 "Buque": toda nave, del tipo que sea, que opere en el medio acuático, incluidos los sumergibles, los artefactos flotantes, las plataformas flotantes, las UFA y las unidades FPAD.

Artículo 2

Obligaciones de carácter general

- 1 Las Partes se comprometen a hacer plena y totalmente efectivas las disposiciones del presente Convenio y de su anexo con objeto de prevenir, reducir al mínimo y, en último término, eliminar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos mediante el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.
- 2 El anexo forma parte integrante del presente Convenio. Salvo indicación expresa en otro sentido, toda referencia al presente Convenio constituye también una referencia al anexo.
- 3 Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se interpretará en el sentido de que se impide a una Parte adoptar, individualmente o junto con otras Partes, y de conformidad con el derecho internacional, medidas más rigurosas para la prevención, reducción o eliminación de la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos mediante el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.
- 4 Las Partes se esforzarán por colaborar en la implantación, aplicación y cumplimiento efectivos del presente Convenio.
- 5 Las Partes se comprometen a fomentar el desarrollo continuo de la gestión del agua de lastre y de normas para prevenir, reducir al mínimo y, en último término, eliminar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos mediante el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.
- 6 Las Partes que adopten medidas de conformidad con el presente Convenio se esforzarán por no dañar ni deteriorar el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios o de otros Estados.
- 7 Las Partes deberían garantizar que las prácticas de gestión del agua de lastre observadas para cumplir el presente Convenio no causan mayores daños al medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios o de otros Estados, que los que previenen.
- 8 Las Partes alentarán a los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón y a los que se aplique el presente Convenio a que eviten, en la medida de lo posible, la toma de agua de lastre que pueda contener organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos, así como los sedimentos que puedan contener dichos organismos, y para ello fomentarán la implantación adecuada de las recomendaciones elaboradas por la Organización.

9 Las Partes se esforzarán para cooperar bajo los auspicios de la Organización a fin de hacer frente a las amenazas y riesgos para la biodiversidad y los ecosistemas marinos sensibles, vulnerables o amenazados en las zonas situadas fuera de los límites de la jurisdicción nacional respecto de la gestión del agua de lastre.

Artículo 3 *Ámbito de aplicación*

- 1 Salvo indicación expresa en otro sentido, el presente Convenio se aplicará a:
 - a) los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de una Parte; y
 - b) los buques que, sin tener derecho a enarbolar el pabellón de una Parte, operen bajo la autoridad de una Parte.

- 2 El presente Convenio no se aplicará a:
 - a) los buques que no estén proyectados o construidos para llevar agua de lastre;
 - b) los buques de una Parte que operen únicamente en aguas bajo la jurisdicción de esa Parte, salvo que esta determine que la descarga del agua de lastre de los buques dañaría o deterioraría el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios, de los Estados adyacentes o de otros Estados;
 - c) los buques de una Parte que operen únicamente en aguas bajo la jurisdicción de otra Parte, a reserva de que esta Parte autorice la exclusión. Ninguna Parte concederá tal autorización si, en virtud de la misma, se daña o deteriora el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios, de los Estados adyacentes o de otros Estados. Toda Parte que no conceda tal autorización notificará a la Administración del buque en cuestión que el presente Convenio se aplica a ese buque;
 - d) los buques que operen únicamente en aguas situadas bajo la jurisdicción de una Parte y en alta mar, a excepción de los buques a los que no se haya concedido una autorización de conformidad con lo indicado en el apartado c), salvo que dicha Parte determine que la descarga del agua de lastre de los buques dañaría o deterioraría el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios, de los Estados adyacentes o de otros Estados;
 - e) los buques de guerra, ni a los buques auxiliares de la armada, ni a los buques que, siendo propiedad de un Estado o estando explotados por él, estén exclusivamente dedicados en el momento de que se trate a servicios gubernamentales de carácter no comercial. No obstante, cada Parte garantizará, mediante la adopción de medidas apropiadas que no menoscaben las operaciones o la capacidad operativa de tales buques, que éstos operen, dentro de lo razonable y factible, de forma compatible con lo prescrito en el presente Convenio; y
 - f) el agua de lastre permanente en tanques precintados que no se descarga.

- 3 Por lo que respecta a los buques de Estados que no sean Partes en el presente Convenio, las Partes aplicarán las prescripciones del presente Convenio según sea necesario para garantizar que no se dé un trato más favorable a tales buques.

Artículo 4*Control de la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por el agua de lastre y los sedimentos de los buques*

1 Cada Parte prescribirá que los buques a los que sean aplicables las disposiciones del presente Convenio y que tengan derecho a enarbolar su pabellón o que operen bajo su autoridad cumplan las prescripciones del presente Convenio, incluidas las normas y prescripciones aplicables del anexo, y adoptará medidas efectivas para garantizar que tales buques cumplan dichas prescripciones.

2 Cada Parte elaborará, teniendo debidamente en cuenta sus propias condiciones y capacidades, políticas, estrategias o programas nacionales para la gestión del agua de lastre en sus puertos y en las aguas bajo su jurisdicción que sean acordes con los objetivos del presente Convenio y contribuyan a lograrlos.

Artículo 5*Instalaciones de recepción de sedimentos*

1 Cada Parte se compromete a garantizar que en los puertos y terminales designados por ella en los que se efectúen trabajos de reparación o de limpieza de tanques de lastre se disponga de instalaciones adecuadas para la recepción de sedimentos, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización. Tales instalaciones de recepción funcionarán de forma que no ocasionen demoras innecesarias a los buques que las utilicen y dispondrán de los medios necesarios para la eliminación segura de tales sedimentos sin deteriorar ni dañar el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios o de otros Estados.

2 Cada Parte notificará a la Organización, para que esta lo comunique a las demás Partes interesadas, todos los casos en que las instalaciones establecidas en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1 sean presuntamente inadecuadas.

Artículo 6*Investigación científica y técnica y labor de vigilancia*

1 Las Partes se esforzarán, individual o conjuntamente, por:

- a) fomentar y facilitar la investigación científica y técnica sobre la gestión del agua de lastre; y
- b) vigilar los efectos de la gestión del agua de lastre en las aguas bajo su jurisdicción.

Dicha labor de investigación y vigilancia debería incluir la observación, la medición, el muestreo, la evaluación y el análisis de la eficacia y las repercusiones negativas de cualquier tecnología o metodología empleadas, así como de cualesquiera repercusiones negativas debidas a los organismos y agentes patógenos cuya transferencia por el agua de lastre de los buques se haya determinado.

2 A fin de promover los objetivos del presente Convenio, cada Parte facilitará a las demás Partes que lo soliciten la información pertinente sobre:

- a) los programas científicos y tecnológicos y las medidas de carácter técnico acometidas con respecto a la gestión del agua de lastre; y
- b) la eficacia de la gestión del agua de lastre deducida de los programas de evaluación y vigilancia.

Artículo 7*Reconocimiento y certificación*

1 Cada Parte se cerciorará de que los buques que enarboles su pabellón o que operen bajo su autoridad, y que estén sujetos a reconocimiento y certificación, se reconocen y certifican de conformidad con las reglas del anexo.

2 Toda Parte que implante medidas en virtud del artículo 2.3 y de la sección C del anexo no exigirá ningún reconocimiento ni certificación adicional a un buque de otra Parte, y la Administración del buque no estará obligada a efectuar ningún reconocimiento ni certificación respecto de las medidas adicionales impuestas por otra Parte. La verificación de tales medidas adicionales será responsabilidad de la Parte que las implante y no ocasionará demoras innecesarias al buque.

Artículo 8*Infracciones*

1 Toda infracción de las disposiciones del presente Convenio estará penada con las sanciones que a tal efecto establecerá la legislación de la Administración del buque de que se trate, independientemente de donde ocurra la infracción. Cuando se notifique una infracción a una Administración, esta investigará el asunto y podrá pedir a la Parte notificante que proporcione pruebas adicionales de la presunta infracción. Si la Administración estima que hay pruebas suficientes para incoar proceso respecto de la presunta infracción, hará que se incoe lo antes posible de conformidad con su legislación. La Administración comunicará inmediatamente a la Parte que le haya notificado la presunta infracción, así como a la Organización, las medidas que adopte. Si la Administración no ha tomado ninguna medida en el plazo de un año, informará al respecto a la Parte que le haya notificado la presunta infracción.

2 Toda infracción de las disposiciones del presente Convenio que se cometa dentro de la jurisdicción de una Parte estará penada con las sanciones que establecerá la legislación de esa Parte. Siempre que se cometa una infracción así, la Parte interesada:

- a) hará que se incoe proceso de conformidad con su legislación; o bien
- b) facilitará a la Administración del buque de que se trate toda la información y las pruebas que obren en su poder con respecto a la infracción cometida.

3 Las sanciones previstas por la legislación de una Parte conforme a lo dispuesto en el presente artículo serán suficientemente severas para disuadir a los eventuales infractores del presente Convenio, dondequiera que se encuentren.

Artículo 9*Inspección de buques*

1 Todo buque al que sean aplicables las disposiciones del presente Convenio podrá ser objeto, en cualquier puerto o terminal mar adentro de otra Parte, de una inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte a los efectos de determinar si el buque cumple las disposiciones del presente Convenio. Salvo por lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo, dichas inspecciones se limitarán a:

- a) verificar que existe a bordo un Certificado válido, el cual será aceptado si se considera válido; y
- b) inspeccionar el Libro registro del agua de lastre; y/o

- c) realizar un muestreo del agua de lastre del buque de conformidad con las directrices que elabore la Organización. No obstante, el tiempo necesario para analizar las muestras no se utilizará como fundamento para retrasar innecesariamente las operaciones, el movimiento o la salida del buque.
- 2 Si el buque no lleva un Certificado válido o si existen motivos fundados para pensar que:
- a) el estado del buque o del equipo no se corresponden en lo esencial con los pormenores del Certificado; o
- b) el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos fundamentales de a bordo en relación con la gestión del agua de lastre, o no han implantado tales procedimientos,

podrá efectuarse una inspección pormenorizada.

3 Cuando se den las circunstancias indicadas en el párrafo 2 del presente artículo, la Parte que efectúe la inspección tomará las medidas necesarias para garantizar que el buque no descargará agua de lastre hasta que pueda hacerlo sin presentar un riesgo para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos.

Artículo 10

Detección de infracciones y control de buques

1 Las Partes cooperarán en la detección de infracciones y en el cumplimiento de las disposiciones del presente Convenio.

2 Si se detecta que un buque ha infringido el presente Convenio, la Parte cuyo pabellón el buque tenga derecho a enarbolar, y/o la Parte en cuyo puerto o terminal mar adentro esté operando el buque, podrá adoptar, además de cualquier sanción descrita en el artículo 8 o cualquier medida descrita en el artículo 9, medidas para amonestar, detener o excluir al buque. No obstante, la Parte en cuyo puerto o terminal mar adentro esté operando el buque podrá conceder al buque permiso para salir del puerto o terminal mar adentro con el fin de descargar agua de lastre o de dirigirse al astillero de reparaciones o la instalación de recepción más próximos disponibles, a condición de que ello no represente un riesgo para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos.

3 Si el muestreo descrito en el artículo 9.1 c) arroja unos resultados, o respalda la información recibida de otro puerto o terminal mar adentro, que indiquen que el buque representa un riesgo para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, la Parte en cuyas aguas esté operando el buque prohibirá a dicho buque que descargue agua de lastre hasta que se elimine tal riesgo.

4 Una Parte también podrá inspeccionar un buque que entre en un puerto o terminal mar adentro bajo su jurisdicción si cualquier otra Parte presenta una solicitud de investigación, junto con pruebas suficientes de que el buque infringe o ha infringido lo dispuesto en el presente Convenio. El informe de dicha investigación se enviará a la Parte que la haya solicitado y a la autoridad competente de la Administración del buque en cuestión para que puedan adoptarse las medidas oportunas.

Artículo 11

Notificación de las medidas de control

1 Si una inspección efectuada en virtud de los artículos 9 o 10 indica una infracción del presente Convenio, se informará de ello al buque, y se remitirá un informe a la Administración, incluida cualquier prueba de la infracción.

2. En caso de que se tomen medidas en virtud de los artículos 9.3, 10.2 o 10.3, el funcionario que aplique tales medidas informará inmediatamente, por escrito, a la Administración del buque en cuestión o, si esto no es posible, al cónsul o representante diplomático del buque de que se trate, dando cuenta de todas las circunstancias por las cuales se estimó necesario adoptar medidas. Además, se informará a la organización reconocida responsable de la expedición de los certificados.

3. La autoridad del Estado rector del puerto de que se trate facilitará toda la información pertinente sobre la infracción al siguiente puerto de escala, además de a las partes a que se hace referencia en el párrafo 2, si no puede tomar las medidas especificadas en los artículos 9.3, 10.2 o 10.3 o si ha autorizado al buque a dirigirse al próximo puerto de escala.

Artículo 12

Demoras innecesarias causadas a los buques

1. Se hará todo lo posible para evitar que un buque sufra una detención o demora innecesaria a causa de las medidas que se adopten de conformidad con los artículos 7.2, 8, 9 o 10.

2. Cuando un buque haya sufrido una detención o demora innecesaria a causa de las medidas adoptadas de conformidad con los artículos 7.2, 8, 9 o 10, dicho buque tendrá derecho a una indemnización por todo daño o perjuicio que haya sufrido.

Artículo 13

Asistencia técnica, cooperación y cooperación regional

1. Las Partes se comprometen, directamente o a través de la Organización y otros organismos internacionales, según proceda, en lo que respecta al control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, a facilitar a las Partes que soliciten asistencia técnica apoyo destinado a:

- a) formar personal;
- b) garantizar la disponibilidad de tecnologías, equipo e instalaciones pertinentes;
- c) iniciar programas conjuntos de investigación y desarrollo; y
- d) emprender otras medidas tendentes a la implantación efectiva del presente Convenio y de las orientaciones relativas a este elaboradas por la Organización.

2. Las Partes se comprometen a cooperar activamente, con arreglo a sus legislaciones, reglamentos y políticas nacionales, en la transferencia de tecnología relacionada con el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.

3. Para la promoción de los objetivos del presente Convenio, las Partes con intereses comunes en la protección del medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes y los recursos en una zona geográfica determinada, y en especial las Partes que limiten con mares cerrados o semicerrados, procurarán, teniendo presentes las características regionales distintivas, ampliar la cooperación regional, también mediante la celebración de acuerdos regionales en consonancia con el presente Convenio. Las Partes tratarán de colaborar con las partes en acuerdos regionales para la elaboración de procedimientos armonizados.

Artículo 14

Comunicación de información

1. Cada Parte comunicará a la Organización y, cuando proceda, pondrá a disposición de las demás Partes la siguiente información:

- a) toda prescripción y procedimiento relativos a la gestión del agua de lastre, incluidas las leyes, reglamentos y directrices para la implantación del presente Convenio;
- b) la existencia y ubicación de toda instalación de recepción para la eliminación del agua de lastre y los sedimentos sin riesgos para el medio ambiente; y
- c) toda petición de información a un buque que no pueda cumplir las disposiciones del presente Convenio por las razones que se especifican en las reglas A-3 y B-4 del anexo.

2 La Organización notificará a las Partes toda comunicación que reciba en virtud del presente artículo y distribuirá a todas las Partes la información que le sea comunicada en virtud de lo dispuesto en los apartados 1 b) y 1 c) del presente artículo.

Artículo 15

Solución de controversias

Las Partes resolverán toda controversia que surja entre ellas respecto de la interpretación o aplicación del presente Convenio mediante negociación, investigación, mediación, conciliación, arbitraje, arreglo judicial, recurso a organismos o acuerdos regionales, o cualquier otro medio pacífico de su elección.

Artículo 16

Relación con el derecho internacional y con otros acuerdos

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

Artículo 17

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1 El presente Convenio estará abierto a la firma de cualquier Estado en la sede de la Organización desde el 1 de junio de 2004 hasta el 31 de mayo de 2005 y después de ese plazo seguirá abierto a la adhesión de cualquier Estado.

2 Los Estados podrán constituirse en Partes en el presente Convenio mediante:

- a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
- 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 el instrumento correspondiente ante el Secretario General.

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

5 Esa declaración se notificará por escrito al depositario y en ella se hará constar expresamente a qué unidad o unidades territoriales será aplicable el presente Convenio.

Artículo 18
Entrada en vigor

1 El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos treinta Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del treinta y cinco por ciento del tonelaje bruto de la marina mercante mundial, lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación o hayan depositado el pertinente instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17.

2 Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Convenio después de que se hayan cumplido las condiciones para su entrada en vigor pero antes de la fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión surtirá efecto en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio o tres meses después de la fecha de depósito del instrumento, si esta es posterior.

3 Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la fecha en que el presente Convenio entre en vigor surtirá efecto tres meses después de la fecha de su depósito.

4 Después de la fecha en que una enmienda al presente Convenio se considere aceptada en virtud del artículo 19, todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado se aplicará al presente Convenio enmendado.

Artículo 19
Enmiendas

1 El presente Convenio podrá enmendarse mediante cualquiera de los procedimientos especificados a continuación.

2 Enmienda previo examen por la Organización:

- a) Todas las Partes podrán proponer enmiendas al presente Convenio. Las propuestas de enmiendas se presentarán al Secretario General, que las distribuirá a las Partes y a los Miembros de la Organización por lo menos seis meses antes de su examen.
- b) Toda enmienda propuesta y distribuida de conformidad con este procedimiento se remitirá al Comité para su examen. Las Partes, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité a efectos del examen y adopción de la enmienda.
- c) Las enmiendas se adoptarán por una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité, a condición de que al menos un tercio de las Partes esté presente en el momento de la votación.
- d) El Secretario General comunicará a las Partes las enmiendas adoptadas de conformidad con el apartado c) para su aceptación.
- e) Una enmienda se considerará aceptada en las siguientes circunstancias:
 - i) Una enmienda a un artículo del presente Convenio se considerará aceptada en la fecha en que dos tercios de las Partes hayan notificado al Secretario General que la aceptan.
 - ii) Una enmienda al anexo se considerará aceptada cuando hayan transcurrido doce meses desde la fecha de su adopción o cualquier otra fecha que decida el Comité. No obstante, si antes de esa fecha

más de un tercio de las Partes notifican al Secretario General objeciones a la enmienda, se considerará que esta no ha sido aceptada.

- f) Una enmienda entrará en vigor en las siguientes condiciones:
- i) Una enmienda a un artículo del presente Convenio entrará en vigor para aquellas Partes que hayan declarado que la aceptan seis meses después de la fecha en que se considere aceptada de conformidad con lo dispuesto en el inciso e) i).
 - ii) Una enmienda al anexo entrará en vigor con respecto a todas las Partes seis meses después de la fecha en que se considere aceptada, excepto para las Partes que hayan:
 - 1) notificado su objeción a la enmienda de conformidad con lo dispuesto en el inciso e) ii) y no hayan retirado tal objeción; o
 - 2) notificado al Secretario General, antes de la entrada en vigor de dicha enmienda, que la enmienda solo entrará en vigor para ellas una vez que hayan notificado que la aceptan.
- g) i) Una Parte que haya notificado una objeción con arreglo a lo dispuesto en el inciso f) ii) 1) puede notificar posteriormente al Secretario General que acepta la enmienda. Dicha enmienda entrará en vigor para la Parte en cuestión seis meses después de la fecha en que haya notificado su aceptación, o de la fecha en la que la enmienda entre en vigor, si esta es posterior.
- ii) En el caso de que una Parte que haya hecho una notificación en virtud de lo dispuesto en el inciso f) ii) 2) notifique al Secretario General que acepta una enmienda, dicha enmienda entrará en vigor para la Parte en cuestión seis meses después de la fecha en que haya notificado su aceptación, o de la fecha en la que la enmienda entre en vigor, si esta es posterior.

3 Enmienda mediante Conferencia:

- a) A solicitud de cualquier Parte, y siempre que concuerde en ello un tercio cuando menos de las Partes, la Organización convocará una conferencia de las Partes para examinar enmiendas al presente Convenio.
- b) Toda enmienda adoptada en tal conferencia por una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes será comunicada por el Secretario General a todas las Partes para su aceptación.
- c) Salvo que la conferencia decida otra cosa, la enmienda se considerará aceptada y entrará en vigor de conformidad con los procedimientos especificados en los apartados 2 e) y 2 f), respectivamente.

4 Toda Parte que haya rehusado aceptar una enmienda al anexo no será considerada como Parte a los efectos de la aplicación de esa enmienda, exclusivamente.

5 Toda notificación que se haga en virtud del presente artículo se presentará por escrito al Secretario General.

- 6 El Secretario General informará a las Partes y a los Miembros de la Organización de:
- a) toda enmienda que entre en vigor, y de su fecha de entrada en vigor, en general y para cada Parte en particular; y
 - b) toda notificación hecha en virtud del presente artículo.

Artículo 20

Denuncia

1 El presente Convenio podrá ser denunciado por cualquier Parte en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de dos años a contar desde la fecha en que el presente Convenio haya entrado en vigor para esa Parte.

2 La denuncia se efectuará mediante notificación por escrito al depositario para que surta efecto un año después de su recepción o al expirar cualquier otro plazo más largo que se indique en dicha notificación.

Artículo 21

Depositario

1 El presente Convenio será depositado ante el Secretario General, quien remitirá copias certificadas del mismo a todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido a él.

2 Además de desempeñar las funciones especificadas en otras partes del presente Convenio, 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 de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, así como de la fecha en que se produzca;
 - ii) la fecha de entrada en vigor del presente Convenio; y
 - iii) todo instrumento de denuncia del presente Convenio que se deposite, así como de la fecha en que se recibió dicho instrumento y la fecha en que la denuncia surtirá efecto; y
- b) tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, remitirá el texto del mismo a la Secretaría de las Naciones Unidas a efectos de registro y publicación de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 22

Idiomas

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

HECHO EN LONDRES el día trece de febrero de dos mil cuatro.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

ANEXO

REGLAS PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE
Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES

SECCIÓN A - DISPOSICIONES GENERALES

Regla A-1
Definiciones

A los efectos del presente anexo:

- 1 Por "fecha de vencimiento anual" se entiende el día y el mes de cada año correspondientes a la fecha de expiración del Certificado.
- 2 Por "capacidad de agua de lastre" se entiende la capacidad volumétrica total de todo tanque, espacio o compartimiento de un buque que se utilice para el transporte, la carga o descarga del agua de lastre, incluido cualquier tanque, espacio o compartimiento multiusos proyectado para poder transportar agua de lastre.
- 3 Por "compañía" se entiende el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, tal como el gestor naval o el arrendatario a casco desnudo, que haya asumido la responsabilidad del propietario del buque de su funcionamiento y que, al asumir tal responsabilidad, ha aceptado asumir todas las funciones y responsabilidades impuestas por el Código internacional de gestión de la seguridad.¹
- 4 Por "construido" con referencia a un buque se entiende una fase de construcción en la que:
 - .1 la quilla ha sido colocada; o
 - .2 comienza la construcción que puede identificarse como propia de un buque concreto; o
 - .3 ha comenzado, respecto del buque de que se trate, el montaje que supone la utilización de cuando menos 50 toneladas del total estimado de material estructural o un uno por ciento de dicho total, si este segundo valor es menor; o
 - .4 el buque es objeto de una transformación importante.
- 5 Por "transformación importante" se entiende la transformación de un buque que:
 - .1 modifica su capacidad de transporte de agua de lastre en un porcentaje igual o superior al 15 por ciento; o
 - .2 supone un cambio del tipo de buque; o
 - .3 a juicio de la Administración, está destinada a prolongar la vida del buque en diez años o más; o
 - .4 tiene como resultado modificaciones de su sistema de agua de lastre no consistentes en una sustitución de componentes por otros del mismo tipo. No se considerará que la transformación de un buque existente para que cumpla las disposiciones de la regla D-1 constituye una transformación importante a efectos del presente anexo.

¹ Véase el Código IGS, adoptado por la Organización mediante la resolución A.714(18), en su forma enmendada.

6 Por la expresión "de la tierra más próxima" se entiende desde la línea de base a partir de la cual queda establecido el mar territorial del territorio de que se trate de conformidad con el derecho internacional, con la salvedad de que, a los efectos del presente Convenio, a lo largo de la costa nordeste de Australia, "de la tierra más próxima" significará desde una línea trazada a partir de un punto de la costa australiana situado en latitud 11°00' S, longitud 142°08' E, hasta un punto de latitud 10°35' S, longitud 141°55' E, desde allí a un punto en latitud 10°00' S, longitud 142°00' E, y luego sucesivamente a

latitud 9°10' S,	longitud 143°52' E
latitud 9°00' S,	longitud 144°30' E
latitud 10°41' S,	longitud 145°00' E
latitud 13°00' S,	longitud 145°00' E
latitud 15°00' S,	longitud 146°00' E
latitud 17°30' S,	longitud 147°00' E
latitud 21°00' S,	longitud 152°55' E
latitud 24°30' S,	longitud 154°00' E

y finalmente, desde esta posición hasta un punto de la costa de Australia en latitud 24°42' S, longitud 153°15' E

7 Por "sustancia activa" se entiende una sustancia u organismo, incluido un virus o un hongo, que ejerza una acción general o específica contra los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.

8 Por "Código BWMS" se entiende el "Código para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre", adoptado mediante la resolución MEPC.300(72), según sea enmendada por la Organización a condición de que dichas enmiendas se adopten y entren en vigor de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 del presente Convenio acerca de los procedimientos de enmiendas aplicables al anexo.*

Regla A-2

Aplicación general

Salvo indicación expresa en otro sentido, la descarga del agua de lastre solo se realizará mediante la gestión del agua de lastre de conformidad con las disposiciones del presente anexo.

Regla A-3

Excepciones

Las prescripciones de la regla B-3, o cualquier medida adoptada por una Parte en virtud del artículo 2.3 o de la sección C, no se aplicarán a:

- .1 la toma o descarga de agua de lastre y sedimentos necesaria para garantizar la seguridad del buque en situaciones de emergencia o salvar vidas humanas en el mar;
- .2 la descarga o entrada accidental de agua de lastre y sedimentos ocasionada por la avería de un buque o de su equipo:

El párrafo 8 se añadió a la regla A-1 (Definiciones) con las enmiendas adoptadas por el Comité de protección del medio marino el 13 de abril de 2018 mediante la resolución MEPC.296(72), sobre las enmiendas a las reglas A-1 y D-3 (Código para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (Código BWMS)). Las enmiendas entraron en vigor el 13 de octubre de 2019 de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 2) f) ii) del Convenio. El objetivo principal de estas enmiendas fue conferir carácter obligatorio a las disposiciones del Código para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (Código BWMS), adoptado mediante la resolución MEPC.300(72). En este contexto, se añadió el párrafo 8 a la regla A-1 para incorporar la definición de "Código BWMS".

- 1 siempre que antes y después de que haya tenido lugar la avería o se haya descubierto esta o la descarga se hayan tomado todas las precauciones razonables para evitar o reducir al mínimo la descarga; y
- .2 a menos que el propietario, la compañía o el oficial a cargo hayan ocasionado la avería de forma intencionada o temeraria;
- .3 la toma o descarga de agua de lastre y sedimentos que se realice con el propósito de evitar sucesos de contaminación debidos al buque o reducir al mínimo las consecuencias de éstos;
- .4 la toma y posterior descarga en alta mar de la misma agua de lastre y sedimentos;
- .5 la descarga del agua de lastre y los sedimentos de un buque en el mismo lugar del que proceda la totalidad de esa agua de lastre y esos sedimentos, siempre que no haya habido mezcla con agua de lastre o sedimentos sin gestionar procedentes de otras zonas. Si ha habido mezcla, el agua de lastre tomada de otras zonas estará sujeta a la gestión del agua de lastre de conformidad con el presente anexo.

Regla A-4
Exenciones

- 1 Una Parte o Partes podrán conceder, en las aguas bajo su jurisdicción, exenciones con respecto a cualquier prescripción de aplicar las reglas B-3 o C-1, además de las que figuran en otras disposiciones del presente Convenio, pero solo cuando tales exenciones:
 - .1 se concedan a un buque o buques que realicen un viaje o viajes entre puertos o lugares específicos; o a un buque que opere exclusivamente entre puertos o lugares específicos;
 - .2 sean efectivas por un periodo no superior a cinco años, a reserva de un examen intermedio;
 - .3 se concedan a buques que no mezclen agua de lastre ni sedimentos excepto entre los puertos o lugares especificados en el párrafo 1.1; y
 - .4 se concedan de conformidad con las directrices sobre la evaluación de riesgos elaboradas por la Organización.
- 2 Las exenciones concedidas en virtud del párrafo 1 no serán efectivas hasta después de haberlas comunicado a la Organización y haberse distribuido la información pertinente a las Partes.
- 3 Toda exención concedida en virtud de la presente regla no dañará ni deteriorará el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos de los Estados adyacentes o de otros Estados. Se mantendrán las pertinentes consultas con todo Estado que una Parte determine que puede resultar perjudicado con miras a resolver cualquier preocupación identificada.
- 4 Toda exención concedida en virtud de la presente regla se anotará en el Libro registro del agua de lastre.

Regla A-5
Cumplimiento equivalente

En el caso de las embarcaciones de recreo utilizadas exclusivamente para ocio o competiciones o las embarcaciones utilizadas principalmente para búsqueda y salvamento, de eslora total inferior a 50 metros y con una capacidad máxima de agua de lastre de ocho metros cúbicos, el cumplimiento equivalente del presente anexo será determinado por la Administración, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.

SECCIÓN B - PRESCRIPCIONES DE GESTIÓN Y CONTROL APLICABLES A LOS BUQUES

Regla B-1
Plan de gestión del agua de lastre

Cada buque llevará a bordo y aplicará un plan de gestión del agua de lastre. Dicho plan estará aprobado por la Administración teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización. El plan de gestión del agua de lastre será específico de cada buque y, como mínimo:

- .1 indicará de forma detallada los procedimientos de seguridad para el buque y la tripulación relativos a la gestión del agua de lastre prescrita por el presente Convenio;
- .2 ofrecerá una descripción detallada de las medidas que han de adoptarse para implantar las prescripciones sobre gestión del agua de lastre y las respectivas prácticas complementarias indicadas en el presente Convenio;
- .3 indicará de forma detallada los procedimientos para la evacuación de los sedimentos:
 - .1 en el mar; y
 - .2 en tierra;
- .4 incluirá los procedimientos para coordinar la gestión del agua de lastre a bordo que incluya la descarga en el mar con las autoridades del Estado en cuyas aguas tengan lugar las descargas;
- .5 contendrá el nombre del oficial de a bordo encargado de velar por la aplicación correcta del plan;
- .6 incluirá las prescripciones de notificación previstas para los buques en el presente Convenio; y
- .7 estará redactado en el idioma de trabajo del buque. Si el idioma utilizado no es el español, el francés ni el inglés, se incluirá una traducción a uno de esos idiomas.

Regla B-2
Libro registro del agua de lastre

- 1 Cada buque llevará a bordo un Libro registro del agua de lastre, que podrá ser un sistema electrónico de registro, o que podrá estar integrado en otro libro o sistema de registro, y que contendrá como mínimo la información especificada en el apéndice II.

- 2 Los asientos del Libro registro del agua de lastre se mantendrán a bordo del buque durante dos años, como mínimo, después de efectuado el último asiento, y posteriormente permanecerán en poder de la compañía por un plazo mínimo de tres años.
- 3 En caso de efectuarse una descarga del agua de lastre de conformidad con las reglas A-3, A-4 o B-3.6, o de producirse una descarga accidental o excepcional cuya exención no esté contemplada en el presente Convenio, se hará una anotación en el Libro registro del agua de lastre que indicará las circunstancias de tal descarga y las razones que llevaron a la misma.
- 4 El Libro registro del agua de lastre se guardará de forma que sea posible su inspección en cualquier momento razonable y, en el caso de un buque sin dotación que esté siendo remolcado, podrá conservarse a bordo del remolcador.
- 5 Cada una de las operaciones relacionadas con la gestión del agua de lastre se anotará inmediatamente con todos sus pormenores en el Libro registro del agua de lastre. Cada asiento será firmado por el oficial o los oficiales a cargo de la operación de que se trate, y cada página debidamente cumplimentada será refrendada por el capitán. Los asientos del Libro registro del agua de lastre se harán en uno de los idiomas de trabajo del buque. Si el idioma utilizado no es el español, el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de esos idiomas. Cuando se utilicen también asientos redactados en un idioma nacional oficial del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque, dichos asientos darán fe en caso de controversia o discrepancia.
- 6 Los oficiales debidamente autorizados por una Parte estarán facultados para inspeccionar el Libro registro del agua de lastre a bordo de cualquier buque al que se aplique la presente regla mientras dicho buque esté en uno de sus puertos o terminales mar adentro, y podrán sacar copia de cualquier asiento y solicitar al capitán que certifique que es una copia auténtica. Toda copia certificada será admitida en cualquier procedimiento judicial como prueba de los hechos declarados en el asiento. La inspección del Libro registro del agua de lastre y la extracción de copias certificadas se harán con toda la diligencia posible y sin causar demoras innecesarias al buque.

Regla B-3

Gestión del agua de lastre de los buques

- 1 Los buques construidos antes de 2009:
- .1 con una capacidad de agua de lastre comprendida entre 1 500 y 5 000 metros cúbicos, inclusive, habrán de llevar a cabo una gestión del agua de lastre que cumpla como mínimo la norma descrita en la regla D-1 o bien en la regla D-2 hasta el reconocimiento de renovación descrito en el párrafo 10, después del cual habrán de cumplir como mínimo la norma descrita en la regla D-2;
 - .2 con una capacidad de agua de lastre inferior a 1 500 metros cúbicos o superior a 5 000 habrán de llevar a cabo una gestión del agua de lastre que cumpla como mínimo la norma descrita en la regla D-1 o bien en la regla D-2 hasta el reconocimiento de renovación descrito en el párrafo 10, después del cual habrán de cumplir como mínimo la norma descrita en la regla D-2.
- 2 Los buques construidos en 2009, o posteriormente, y antes del 8 de septiembre de 2017, que tengan una capacidad de agua de lastre inferior a 5 000 metros cúbicos habrán de llevar a cabo una gestión del agua de lastre que cumpla como mínimo la norma descrita en la regla D-2 desde la fecha del reconocimiento de renovación descrito en el párrafo 10.
- 3 Los buques construidos en 2009, o posteriormente, pero antes de 2012, que tengan una capacidad de agua de lastre igual o superior a 5 000 metros cúbicos habrán de llevar a cabo una gestión del agua de lastre de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.2.

4 Los buques construidos en 2012, o posteriormente, y antes del 8 de septiembre de 2017, que tengan una capacidad de agua de lastre igual o superior a 5 000 metros cúbicos habrán de llevar a cabo una gestión del agua de lastre que cumpla como mínimo la norma descrita en la regla D-2 desde la fecha del reconocimiento de renovación descrito en el párrafo 10.

5 Los buques construidos el 8 de septiembre de 2017 o posteriormente habrán de llevar a cabo una gestión del agua de lastre que cumpla como mínimo la norma descrita en la regla D-2.

6 Las prescripciones de la presente regla no son aplicables a los buques que descarguen el agua de lastre en instalaciones de recepción proyectadas teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización para tales instalaciones.

7 Podrán aceptarse también otros métodos de gestión del agua de lastre diferentes a los prescritos en los párrafos 1 a 5 y 8, siempre que dichos métodos garanticen como mínimo el mismo grado de protección del medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, y cuenten en principio con la aprobación del Comité.

8 Los buques construidos antes del 8 de septiembre de 2017 a los que no se les aplica el reconocimiento de renovación descrito en el párrafo 10 habrán de llevar a cabo una gestión del agua de lastre que cumpla como mínimo la norma descrita en la regla D-2 a partir de la fecha decidida por la Administración, y a más tardar el 8 de septiembre de 2024.

9 Los buques sujetos a los párrafos 2, 4 u 8 habrán de cumplir ya sea la regla D-1 o la regla D-2, hasta el momento en que deban cumplir la regla D-2.

10 No obstante lo dispuesto en la regla E-1.1.2, el reconocimiento de renovación indicado en los párrafos 1.1, 1.2, 2 y 4 es:

- .1 el primer reconocimiento de renovación que determine el Comité², que se realice el 8 de septiembre de 2017 o posteriormente si:
 - .1 dicho reconocimiento se concluye el 8 de septiembre de 2019 o posteriormente; o
 - .2 se ha concluido un reconocimiento de renovación el 8 de septiembre de 2014 o posteriormente, pero antes del 8 de septiembre de 2017; y
- .2 el segundo reconocimiento de renovación que determine el Comité², que se realice el 8 de septiembre de 2017 o posteriormente, si el primer reconocimiento de renovación que se realice el 8 de septiembre de 2017 o posteriormente se concluye antes del 8 de septiembre de 2019, siempre que no se cumplan las condiciones del párrafo 10.1.2.*

² Véase la resolución MEPC.298(72).

Se enmendó la regla B-3 (Gestión del agua de lastre de los buques) sustituyendo el texto original de la regla por el nuevo texto que aparece a continuación. El Comité de protección del medio marino aprobó las enmiendas el 13 de abril de 2018 mediante la resolución MEPC.297(72), sobre el calendario de implantación de la gestión del agua de lastre de los buques, y entraron en vigor el 13 de octubre de 2019 de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 2) f) ii) del Convenio. El texto original de la regla B-3 decía lo siguiente:

"Regla B-3
Gestión del agua de lastre de los buques

- 1 Los buques construidos antes de 2009:
 - .1 con una capacidad de agua de lastre comprendida entre 1 500 y 5 000 metros cúbicos, inclusive, habrán de llevar a cabo una gestión del agua de lastre que cumpla como mínimo la norma descrita en la regla D-1 o bien en la regla D-2 hasta 2014, fecha después de la cual habrá de cumplir como mínimo la norma descrita en la regla D-2;

Regla B-4
Cambio del agua de lastre

1 Los buques que lleven a cabo la gestión del agua de lastre para cumplir la norma de la regla D-1, habrán de atenerse a lo siguiente:

- .1 siempre que sea posible, efectuarán el cambio del agua de lastre a por lo menos 200 millas marinas de la tierra más próxima y en aguas de 200 metros de profundidad como mínimo, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización;
- .2 en los casos en que el buque no pueda efectuar el cambio del agua de lastre de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.1, tal cambio del agua de lastre se llevará a cabo teniendo en cuenta las directrices descritas en el párrafo 1.1 y tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, y en todos los casos por lo menos a 50 millas marinas de la tierra más próxima y en aguas de 200 metros de profundidad como mínimo;

2 En las zonas marítimas donde la distancia a la tierra más próxima o la profundidad no cumpla los parámetros descritos en los párrafos 1.1 o 1.2, el Estado rector del puerto, en consulta con los Estados adyacentes o con otros Estados, según proceda, podrá designar zonas en las que se permita al buque efectuar el cambio del agua de lastre teniendo en cuenta las directrices descritas en el párrafo 1.1.

3 No se exigirá a un buque que se desvíe de su viaje previsto, o lo retrase, con el fin de cumplir una determinada prescripción del párrafo 1.

4 Un buque que efectúe el cambio del agua de lastre no tendrá que cumplir lo dispuesto en los párrafos 1 o 2, según proceda, si el capitán decide razonablemente que tal cambio podría poner en peligro la seguridad o estabilidad del buque, a la tripulación o a los pasajeros por las

-
- .2 con una capacidad de agua de lastre inferior a 1 500 metros cúbicos o superior a 5 000 habrán de llevar a cabo una gestión del agua de lastre que cumpla como mínimo la norma descrita en la regla D-1 o bien en la regla D-2 hasta 2016, fecha después de la cual habrá de cumplir como mínimo la norma descrita en la regla D-2.

- 2 Los buques a los que se aplique el párrafo 1 cumplirán lo dispuesto en el mismo a más tardar en el primer reconocimiento intermedio, o de renovación, si este es anterior, tras la fecha de aniversario de la entrega del buque en el año de cumplimiento de la norma aplicable a dicho buque.
- 3 Los buques construidos en 2009 o posteriormente que tengan una capacidad de agua de lastre inferior a 5 000 metros cúbicos habrán de llevar a cabo una gestión del agua de lastre que cumpla como mínimo la norma descrita en la regla D-2.
- 4 Los buques construidos en 2009 o posteriormente, pero antes de 2012, que tengan una capacidad de agua de lastre igual o superior a 5 000 metros cúbicos habrán de llevar a cabo una gestión del agua de lastre conforme a lo dispuesto en el párrafo 1.2.
- 5 Los buques construidos en 2012 o posteriormente que tengan una capacidad de agua de lastre igual o superior a 5 000 metros cúbicos habrán de llevar a cabo una gestión del agua de lastre que cumpla como mínimo la norma descrita en la regla D-2.
- 6 Las prescripciones de la presente regla no son aplicables a los buques que descarguen el agua de lastre en instalaciones de recepción proyectadas teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización para tales instalaciones.
- 7 Podrán aceptarse también otros métodos de gestión del agua de lastre diferentes a los prescritos en los párrafos 1 a 5, siempre que dichos métodos garanticen como mínimo el mismo grado de protección del medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, y cuenten en principio con la aprobación del Comité."

malas condiciones meteorológicas, el proyecto o esfuerzos del buque, un fallo del equipo, o cualquier otra circunstancia extraordinaria.

5 Cuando un buque tenga que efectuar la gestión del agua de lastre y no lo haga de conformidad con la presente regla, las razones se anotarán en el Libro registro del agua de lastre.

Regla B-5

Gestión de los sedimentos de los buques

1 Todos los buques extraerán y evacuarán los sedimentos de los espacios destinados a transportar agua de lastre de conformidad con las disposiciones del plan de gestión del agua de lastre del buque.

2 Los buques descritos en las reglas B-3.3 a B-3.5 deberían proyectarse y construirse, sin comprometer la seguridad ni la eficacia operacional, con miras a que se reduzca al mínimo la toma y retención no deseable de sedimentos, se facilite la remoción de éstos y se posibilite el acceso sin riesgos para la remoción de sedimentos y el muestreo de éstos, teniendo en cuenta en las directrices elaboradas por la Organización. En la medida de lo posible, los buques descritos en la regla B-3.1 deberían cumplir lo dispuesto en el presente párrafo.

Regla B-6

Funciones de los oficiales y tripulantes

Los oficiales y tripulantes estarán familiarizados con sus funciones en relación con la gestión del agua de lastre específica del buque en el que presten sus servicios y también estarán familiarizados, en la medida en que corresponda a sus funciones, con el plan de gestión del agua de lastre del buque.

SECCIÓN C - PRESCRIPCIONES ESPECIALES PARA CIERTAS ZONAS

Regla C-1

Medidas adicionales

1 Si una Parte, individualmente o junto con otras Partes, determina que es necesario que se tomen medidas adicionales a las incluidas en la sección B, para prevenir, reducir o eliminar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos a través del agua de lastre y los sedimentos de los buques a zonas de su jurisdicción, dicha Parte o Partes podrán disponer, de conformidad con el derecho internacional, que los buques cumplan una determinada norma o prescripción.

2 Antes de establecer normas o prescripciones en virtud del párrafo 1, la Parte o Partes deberían consultar a los Estados adyacentes o a otros Estados a los que puedan afectar tales normas o prescripciones.

3 La Parte o Partes que tengan la intención de introducir medidas adicionales de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1:

- .1 tendrán en cuenta las directrices elaboradas por la Organización;
- .2 comunicarán dicha intención de establecer una medida o medidas adicionales a la Organización al menos seis meses antes de la fecha prevista de implantación de tal o tales medidas, salvo en situaciones de emergencia o de epidemia. Dicha comunicación incluirá:
 - .1 las coordenadas exactas de la zona de aplicación de tal medida o medidas adicionales;

- 21 -

- .2 la necesidad y las razones que justifican la aplicación de la medida o medidas adicionales, incluidos sus beneficios cuando sea posible;
 - .3 una descripción de la medida o medidas adicionales; y
 - .4 toda disposición que pudiera adoptarse para facilitar a los buques el cumplimiento de la medida o medidas adicionales;
- .3 obtendrán la aprobación de la Organización en la medida en que lo exija el derecho internacional consuetudinario recogido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, según proceda.
- 4 La Parte o Partes que introduzcan tales medidas adicionales procurarán facilitar todos los servicios correspondientes, lo que puede incluir, sin limitarse a ello, la notificación a los navegantes de las zonas disponibles y de las rutas o puertos alternativos, en la medida de lo posible, con el fin de aligerar la carga para el buque.
- 5 Cualquier medida adicional que adopten una Parte o Partes no comprometerá la seguridad ni la protección del buque y bajo ninguna circunstancia entrará en conflicto con otros convenios que el buque tenga que cumplir.
- 6 La Parte o Partes que introduzcan medidas adicionales podrán eximir del cumplimiento de tales medidas durante un determinado periodo de tiempo o en circunstancias concretas, según consideren oportuno.

Regla C-2

Avisos sobre la toma de agua de lastre en ciertas zonas y medidas conexas del Estado de abanderamiento

- 1 Las Partes se esforzarán por notificar a los navegantes las zonas bajo su jurisdicción en las que los buques no deberían tomar agua de lastre por existir en ellas condiciones conocidas. Las Partes incluirán en tales avisos las coordenadas exactas de la zona o zonas en cuestión y, de ser posible, la situación de toda zona o zonas alternativas para la toma de agua de lastre. Se podrán emitir avisos para las zonas:
- .1 en las que se sepa que existen brotes, infestaciones o poblaciones de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (por ejemplo, proliferación de algas tóxicas) que probablemente afecten a la toma o descarga de agua de lastre;
 - .2 en cuyas cercanías haya desagües de aguas residuales; o
 - .3 en las que la dispersión mareal sea deficiente o en las que haya veces en que se sepa que una corriente mareal presenta más turbiedad.
- 2 Además de informar a los navegantes sobre estas zonas conforme a lo dispuesto en el párrafo 1, las Partes informarán a la Organización y a todo Estado ribereño que pudiera verse afectado de cualesquiera zonas identificadas en el párrafo 1, indicando el periodo de tiempo durante el cual tal aviso permanecerá probablemente en vigor. El aviso a la Organización y a todo Estado ribereño que pudiere verse afectado incluirá las coordenadas exactas de la zona o zonas y, allí donde sea posible, la situación de toda zona o zonas alternativas para la toma de agua de lastre. El aviso incluirá un asesoramiento para los buques que necesiten tomar agua de lastre en la zona y describirá las medidas alternativas para el suministro. Las Partes notificarán también a los navegantes, a la Organización y a todo Estado ribereño que pudiera verse afectado el momento a partir del cual un determinado aviso dejará de estar en vigor.

Regla C-3*Comunicación de información*

La Organización dará a conocer, por los medios apropiados, la información que se le haya comunicado en virtud de las reglas C-1 y C-2.

SECCIÓN D - NORMAS PARA LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE**Regla D-1***Norma para el cambio del agua de lastre*

1 Los buques que efectúen el cambio del agua de lastre de conformidad con la presente regla lo harán con una eficacia del 95%, como mínimo, de cambio volumétrico del agua de lastre.

2 En el caso de los buques que cambien el agua de lastre siguiendo el método del flujo continuo, el bombeo de tres veces el volumen de cada tanque de agua de lastre se considerará conforme a la norma descrita en el párrafo 1. Se podrá aceptar un bombeo inferior a tres veces ese volumen siempre y cuando el buque pueda demostrar que se ha alcanzado el 95% de cambio volumétrico del agua de lastre.

Regla D-2*Norma de eficacia de la gestión del agua de lastre*

1 Los buques que efectúen la gestión del agua de lastre conforme a lo dispuesto en la presente regla descargarán menos de 10 organismos viables por metro cúbico cuyo tamaño mínimo sea igual o superior a 50 micras y menos de 10 organismos viables por mililitro cuyo tamaño mínimo sea inferior a 50 micras e igual o superior a 10 micras; además, la descarga de los microbios indicadores no excederá de las concentraciones especificadas en el párrafo 2. *

2 Los microbios indicadores, a efectos de la salud de los seres humanos, comprenderán los siguientes organismos:

- .1 *Vibrio cholerae* toxicógeno (O1 y O139): menos de 1 unidad formadora de colonias (ufc) por 100 mililitros o menos de 1 ufc por gramo (peso húmedo) de muestras de zooplancton;
- .2 *Escherichia coli*: menos de 250 ufc por 100 mililitros;
- .3 Enterococos intestinales: menos de 100 ufc por 100 mililitros.

Regla D-3*Prescripciones relativas a la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre*

1 Excepto por lo especificado en el párrafo 2, los sistemas de gestión del agua de lastre utilizados para cumplir lo dispuesto en el presente Convenio estarán aprobados por la Administración como sigue:

- .1 los sistemas de gestión del agua de lastre instalados el 28 de octubre de 2020 o posteriormente se aprobarán de conformidad con el Código BWMS, según pueda enmendarse, y

* El texto francés del párrafo 1 de la regla D-2 (Norma de eficacia de la gestión del agua de lastre) se corrigió sustituyendo la expresión "supérieure à 10 microns" por "d'une taille minimale égale ou supérieure à 10 microns". Se notificó a los Gobiernos Miembros de esta corrección a través de la nota verbal n° NV.016 de 31 de octubre de 2019. Esta corrección se aplica únicamente al texto francés.

- 2 los sistemas de gestión del agua de lastre instalados antes del 28 de octubre de 2020 se aprobarán de conformidad con las directrices elaboradas por la Organización o el Código BWMS, según pueda enmendarse.*

2 Los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas o preparados que contengan una o varias sustancias activas para cumplir lo dispuesto en el presente Convenio deberán ser aprobados por la Organización con arreglo a un procedimiento elaborado por la propia Organización. Este procedimiento incluirá tanto la aprobación de sustancias activas como la revocación de dicha aprobación y la forma de aplicación prevista para tales sustancias. En los casos en que se revoque una aprobación, el uso de la sustancia o sustancias activas en cuestión quedará prohibido en el plazo de un año a contar desde la fecha de dicha revocación.

3 Los sistemas de gestión del agua de lastre utilizados para cumplir lo dispuesto en el presente Convenio deberán ser seguros para el buque, su equipo y su tripulación.

Regla D-4

Prototipos de tecnologías de tratamiento del agua de lastre

1 A los buques que con anterioridad a la fecha en que entraría en vigor para ellos la norma descrita en la regla D-2 participen en un programa aprobado por la Administración para poner a prueba y evaluar tecnologías de tratamiento del agua de lastre prometedoras, no les será aplicable dicha norma hasta que hayan transcurrido cinco años desde la fecha en la que, de no ser así, tendrían que haber empezado a cumplir tal norma.

2 A los buques que con posterioridad a la fecha de entrada en vigor para ellos de la norma descrita en la regla D-2 participen en un programa aprobado por la Administración, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización, para poner a prueba y evaluar tecnologías de tratamiento del agua de lastre prometedoras, y que tenga posibilidades de llegar a ofrecer tecnologías de un nivel superior al de la norma descrita en la regla D-2, se les dejará de aplicar esta norma durante cinco años, a contar desde la fecha de instalación de tal tecnología.

3 Para el establecimiento y ejecución de cualquier programa de prueba y evaluación de tecnologías de tratamiento del agua de lastre prometedoras, las Partes:

- .1 tendrán en cuenta las directrices elaboradas por la Organización, y
- .2 solo permitirán participar al número mínimo de buques necesario para probar efectivamente tales tecnologías.

4 Durante todo el periodo de prueba y evaluación, el sistema de tratamiento se utilizará de manera regular y con arreglo a lo proyectado.

El párrafo 1 de la regla D-3 (Prescripciones relativas a la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre) se enmendó sustituyendo el texto original del párrafo por el nuevo texto que aparece a continuación. El Comité de protección del medio marino aprobó las enmiendas el 13 de abril de 2018 mediante la resolución MEPC.296(72), sobre enmiendas a las reglas A-1 y D-3 (Código para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (Código BWMS)), y entraron en vigor el 13 de octubre de 2019 de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 2) f) ii) del Convenio. El objetivo principal de estas enmiendas fue conferir carácter obligatorio a las disposiciones del Código para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (Código BWMS). En este contexto, se añadió el nuevo texto del párrafo 1 a la regla D-3 para aclarar las fechas de aplicación de las diferentes revisiones de las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (G8) (es decir, las Directrices (G8), las Directrices (G8) de 2016 y el Código BWMS). El Código BWMS sustituyó a las Directrices de 2016 para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (G8) a partir de octubre de 2019. El texto original del párrafo 1 decía lo siguiente:

"1 Excepto por lo especificado en el párrafo 2, los sistemas de gestión del agua de lastre utilizados para cumplir lo dispuesto en el presente Convenio estarán aprobados por la Administración de conformidad con las directrices elaboradas por la Organización."

Regla D-5*Examen de normas por la Organización*

1 En una reunión del Comité que se celebrará a más tardar tres años antes de la fecha más temprana de entrada en vigor de la norma descrita en la regla D-2, el Comité llevará a cabo un examen que, entre otras cosas, determine si se dispone de las tecnologías adecuadas para el cumplimiento de dicha norma y evalúe los criterios del párrafo 2 y las repercusiones socioeconómicas específicamente en relación con las necesidades de desarrollo de los países en desarrollo, especialmente de los pequeños Estados insulares en desarrollo. El Comité también realizará los exámenes periódicos que sean pertinentes sobre las prescripciones aplicables a los buques descritos en la regla B-3.1, así como sobre cualesquiera otros aspectos de la gestión del agua de lastre tratados en el presente anexo, incluidas las directrices elaboradas por la Organización.

2 En dichos exámenes de las tecnologías adecuadas deberán tenerse en cuenta asimismo:

- .1 los aspectos relacionados con la seguridad del buque y la tripulación;
- .2 su aceptabilidad desde el punto de vista ambiental, es decir, que no causen más o mayores problemas ambientales de los que resuelven;
- .3 su aspecto práctico, es decir que sean compatibles con el funcionamiento y el proyecto de los buques;
- .4 su eficacia en función de los costos, es decir, los aspectos económicos; y
- .5 su eficacia desde el punto de vista biológico para eliminar o hacer inviables los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos del agua de lastre.

3 El Comité podrá constituir un grupo o grupos para que lleven a cabo el examen o exámenes descritos en el párrafo 1. El Comité determinará la composición, el mandato y las cuestiones específicas que habrá de tratar cualquier grupo que se constituya. Tales grupos podrán elaborar y recomendar propuestas de enmienda del presente anexo para que las examinen las Partes. Sólo las Partes podrán participar en la formulación de recomendaciones y en las decisiones sobre enmiendas que adopte el Comité.

4 Si, basándose en los exámenes descritos en la presente regla, las Partes deciden adoptar enmiendas al presente anexo, tales enmiendas se adoptarán y entrarán en vigor de conformidad con los procedimientos que figuran en el artículo 19 del presente Convenio.

SECCIÓN E - PRESCRIPCIONES SOBRE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN PARA LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE

Regla E-1*Reconocimientos*

1 Los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 a los que se aplique el presente Convenio, excluidas las plataformas flotantes, las UFA y las unidades FPAD, serán objeto de los reconocimientos que se especifican a continuación:

- .1 un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o de que se expida por primera vez el Certificado prescrito en las reglas E-2 o E-3. Este reconocimiento verificará que el plan de gestión del agua de lastre exigido en la regla B-1 y la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales o procedimientos conexos cumplen plenamente las prescripciones del presente convenio. En dicho reconocimiento se confirmará que se ha llevado a cabo una prueba de puesta en servicio para validar la

instalación de todo sistema de gestión del agua de lastre a fin de demostrar la buena marcha de sus procesos mecánicos, físicos, químicos y biológicos, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización;*

- .2 un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, salvo cuando sean aplicables las reglas E-5.2, E-5.5, E-5.6 o E-5.7. Este reconocimiento verificará que el plan de gestión del agua de lastre exigido en la regla B-1 y la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales o procedimientos conexos cumplen plenamente las prescripciones aplicables del presente Convenio;
- .3 un reconocimiento intermedio dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda fecha de vencimiento anual, o dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la tercera fecha de vencimiento anual del Certificado, que sustituirá a uno de los reconocimientos anuales especificados en el párrafo 1.4. El reconocimiento intermedio será tal que garantice que el equipo y los sistemas y procedimientos conexos de gestión del agua de lastre cumplen plenamente las prescripciones aplicables del presente anexo y funcionan debidamente. Tales reconocimientos intermedios se refrendarán en el Certificado expedido en virtud de las reglas E-2 o E-3;
- .4 un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la fecha de vencimiento anual del Certificado, incluida una inspección general de toda estructura, equipo, sistemas, accesorios, medios y materiales o procedimientos relacionados con el plan de gestión del agua de lastre exigido en la regla B-1, para garantizar que se han mantenido de conformidad con lo estipulado en el párrafo 9 y que siguen siendo satisfactorios para el servicio al que está destinado el buque. Tales reconocimientos anuales se refrendarán en el Certificado expedido en virtud de las reglas E-2 o E-3;
- .5 se efectuará un reconocimiento adicional, ya sea general o parcial, según dicten las circunstancias, después de haberse efectuado una modificación, una sustitución o una reparación importante en la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales, necesaria para lograr el pleno cumplimiento del presente convenio. El reconocimiento será tal que garantice que tal modificación, sustitución o reparación importante se ha realizado efectivamente para que el buque cumpla las prescripciones del presente convenio. Cuando se realice un reconocimiento adicional para la instalación de cualquier sistema de gestión del agua de lastre, en dicho reconocimiento se confirmará que se ha llevado a cabo una prueba de puesta en servicio para validar la instalación del sistema a fin de demostrar la buena marcha de sus

El párrafo 1.1 de la regla E-1 (Reconocimientos) fue enmendado suprimiendo el texto original del párrafo y sustituyéndolo por el nuevo texto que aparece a continuación. El Comité de protección del medio marino adoptó las enmiendas el 20 de noviembre de 2020 mediante la resolución MEPC.325(75) sobre las pruebas de puesta en servicio de los sistemas de gestión del agua de lastre y el modelo del Certificado internacional de gestión del agua de lastre, y entrarán en vigor el 1 de junio de 2022 de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 2) f) ii) del Convenio. El objetivo principal de estas enmiendas fue añadir una aclaración sobre la realización de los reconocimientos reglamentarios de los sistemas de gestión del agua de lastre y mencionar específicamente la prueba de puesta en servicio para el reconocimiento inicial. El texto original del párrafo decía lo siguiente:

"1 Un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o de que se expida por primera vez el Certificado prescrito en las reglas E-2 o E-3. Este reconocimiento verificará que el plan de gestión del agua de lastre exigido en la regla B-1 y la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales o procedimientos conexos cumplen plenamente las prescripciones del presente Convenio."

procesos mecánicos, físicos, químicos y biológicos; teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.*

2 Respecto de los buques que no estén sujetos a lo dispuesto en el párrafo 1, la Administración dictará las medidas apropiadas para garantizar el cumplimiento de las disposiciones aplicables del presente Convenio.

3 Los reconocimientos de los buques para hacer cumplir las disposiciones del presente Convenio serán realizados por funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá confiar los reconocimientos a inspectores designados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella.

4 Una Administración que, según se describe en el párrafo 3, designe inspectores o reconozca organizaciones para realizar los reconocimientos facultará a tales inspectores designados u organizaciones reconocidas³ para que, como mínimo, puedan:

- .1 exigir a los buques que inspeccionen que cumplan las prescripciones del presente Convenio; y
- .2 realizar reconocimientos e inspecciones cuando se lo soliciten las autoridades competentes de un Estado rector de puerto que sea Parte.

5 La Administración notificará a la Organización las responsabilidades concretas y las condiciones de la autoridad delegada en los inspectores designados o las organizaciones reconocidas a fin de que se comuniquen a las Partes para información de sus funcionarios.

6 Cuando la Administración, un inspector designado o una organización reconocida determinen que la gestión del agua de lastre del buque no se ajusta a las especificaciones del Certificado exigido en virtud de las reglas E-2 o E-3, o es tal que el buque no es apto para hacerse a la mar sin que represente un riesgo para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, tal inspector u organización se asegurarán inmediatamente de que se adoptan medidas correctivas con objeto de que el buque cumpla lo dispuesto. Se informará inmediatamente a un inspector u organización, que se asegurará de que el Certificado se retira o no se expide, según sea el caso. Si el buque se encuentra en un puerto de otra Parte, el hecho se notificará inmediatamente a las autoridades competentes del Estado rector del puerto.

* El párrafo 1.5 de la regla E-1 (Reconocimientos) fue enmendado suprimiendo el texto existente del párrafo y sustituyéndolo por el nuevo texto que aparece a continuación. El Comité de protección del medio marino adoptó las enmiendas el 20 de noviembre de 2020 mediante la resolución MEPC.325(75) sobre las pruebas de puesta en servicio de los sistemas de gestión del agua de lastre y el modelo del Certificado internacional de gestión del agua de lastre, y entrarán en vigor el 1 de junio de 2022 de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 2) f) ii) del Convenio. El objetivo principal de estas enmiendas fue añadir una aclaración sobre la realización de los reconocimientos reglamentarios de los sistemas de gestión del agua de lastre y mencionar específicamente la prueba de puesta en servicio para el reconocimiento adicional. El texto que se suprimió decía lo siguiente:

"5 se efectuará un reconocimiento adicional, ya sea general o parcial, según dicten las circunstancias, después de haberse efectuado una modificación, una sustitución o una reparación importante en la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales, necesaria para lograr el pleno cumplimiento del presente Convenio. El reconocimiento será tal que garantice que tal modificación, sustitución o reparación importante se ha realizado efectivamente para que el buque cumpla las prescripciones del presente Convenio."

El texto original del párrafo 1.5 se enmendó por primera vez con las enmiendas aprobadas por el Comité de protección del medio marino el 13 de abril de 2018 mediante la resolución MEPC.299(72) sobre el refrendo de los reconocimientos adicionales en el modelo del Certificado internacional de gestión del agua de lastre. En esas enmiendas, se suprimió la última oración del párrafo, tal como estaba entonces. La oración que se suprimió decía: "Tales reconocimientos se refrendarán en el Certificado expedido en virtud de lo dispuesto en las reglas E-2 o E-3".

³ Véanse las directrices adoptadas por la Organización mediante la resolución A.739(18), según sean enmendadas por la Organización, y las especificaciones adoptadas por la Organización mediante la resolución A.789(18), según sean enmendadas por la Organización.

Cuando un funcionario de la Administración, un inspector designado o una organización reconocida hayan notificado el hecho a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, el Gobierno de dicho Estado prestará al funcionario, inspector u organización toda la ayuda necesaria para que pueda cumplir sus obligaciones en virtud de la presente regla, incluidas las medidas descritas en el artículo 9.

7 Siempre que un buque sufra un accidente o se descubra en un buque algún defecto que afecte seriamente a su capacidad para realizar la gestión del agua de lastre de conformidad con lo prescrito en el presente Convenio, el propietario, el armador u otra persona que tenga el buque a su cargo informará lo antes posible a la Administración, a la organización reconocida o al inspector designado encargados de expedir el Certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones necesarias para determinar si es preciso realizar el reconocimiento prescrito en el párrafo 1. Cuando el buque se encuentre en un puerto de otra Parte, el propietario, el armador u otra persona que tenga el buque a su cargo informarán también inmediatamente a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, y el inspector designado o la organización reconocida comprobarán que se ha transmitido esa información.

8 En todos los casos, la Administración interesada garantizará plenamente la integridad y eficacia del reconocimiento y se comprometerá a hacer que se tomen las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a esta obligación.

9 El buque y su equipo, sistemas y procedimientos se mantendrán en condiciones que cumplan lo dispuesto en el presente Convenio a fin de que el buque siga siendo apto, en todos los aspectos, para hacerse a la mar sin que ello represente un riesgo para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos.

10 Después de terminarse cualquier reconocimiento realizado en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1, el buque no sufrirá modificaciones de su estructura, equipo, accesorios, medios ni materiales relacionados con el plan de gestión del agua de lastre exigido en la regla B-1 e inspeccionados en ese reconocimiento, sin que la Administración haya expedido para ello la debida autorización, salvo que se trate de la sustitución de tales equipos o accesorios por otros iguales.

Regla E-2

Expedición o refrendo del Certificado

1 La Administración se asegurará de que a todo buque al que sea aplicable la regla E-1 se le expida un Certificado una vez que se haya completado satisfactoriamente un reconocimiento con arreglo a lo dispuesto en la regla E-1. Todo Certificado expedido bajo la autoridad de una Parte será aceptado por las otras Partes y tendrá, a todos los efectos del presente Convenio, la misma validez que un Certificado expedido por ellas.

2 Los Certificados serán expedidos o refrendados por la Administración, o por cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella. En todos los casos, la Administración asume la plena responsabilidad de los Certificados.

Regla E-3

Expedición o refrendo del Certificado por otra Parte

1 A petición de la Administración, otra Parte podrá ordenar el reconocimiento de un buque y, si considera que este cumple las disposiciones del presente Convenio, dicha Parte expedirá o autorizará la expedición de un Certificado al buque en cuestión y, cuando corresponda, refrendará o autorizará el refrendo de dicho Certificado, de conformidad con las disposiciones del presente anexo.

2 Se remitirá lo antes posible una copia del Certificado y del informe del reconocimiento a la Administración solicitante.

3 Los Certificados expedidos a petición de una Administración contendrán una declaración en la que se señale ese particular y tendrán igual validez y reconocimiento que los expedidos por esa Administración.

4 No se expedirá un Certificado a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte.

Regla E-4
Modelo del Certificado

El Certificado se extenderá en el idioma oficial de la Parte que lo expida, de forma que se ajuste al modelo que figura en el apéndice I. Si el idioma utilizado no es el español, el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de esos idiomas.

Regla E-5
Duración y validez del Certificado

1 El Certificado se expedirá para un periodo especificado por la Administración que no excederá de cinco años.

2 En el caso de los reconocimientos de renovación:

- .1 independientemente de lo dispuesto en el párrafo 1, si el reconocimiento de renovación se termina dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del Certificado existente, el nuevo Certificado será válido desde la fecha en que se termine el reconocimiento de renovación hasta una fecha que no sea posterior en más de cinco años a la fecha de expiración del Certificado existente;
- .2 si el reconocimiento de renovación se termina después de la fecha de expiración del Certificado existente, el nuevo Certificado será válido desde la fecha en que se termine el reconocimiento de renovación hasta una fecha que no sea posterior en más de cinco años a la fecha de expiración del Certificado existente; y
- .3 si el reconocimiento de renovación se termina más de tres meses antes de la fecha de expiración del Certificado existente, el nuevo Certificado será válido desde la fecha en que se termine el reconocimiento de renovación hasta una fecha que no sea posterior en más de cinco años a la fecha en que se haya concluido dicho reconocimiento de renovación.

3 Si se expide un Certificado para un periodo inferior a cinco años, la Administración podrá prorrogar la validez de dicho Certificado más allá de la fecha de expiración hasta cubrir el periodo máximo especificado en el párrafo 1, a condición de que se efectúen, según corresponda, los reconocimientos a que se hace referencia en la regla E-1.1.3, aplicables cuando un Certificado se expide por un periodo de cinco años

4 Si se ha concluido un reconocimiento de renovación y no se puede expedir o depositar a bordo del buque un nuevo Certificado antes de la fecha de expiración del Certificado existente, la persona u organización autorizada por la Administración podrá refrendar el Certificado existente, y dicho Certificado se aceptará como válido durante un periodo adicional que no exceda de cinco meses, contados desde la fecha de expiración.

5 Si en la fecha de expiración del Certificado un buque no se encuentra en el puerto en que haya de someterse a reconocimiento, la Administración podrá prorrogar el periodo de validez del Certificado, pero esta prórroga solo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de efectuarse el reconocimiento, y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún Certificado por un periodo superior a tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no

quedará autorizado en virtud de esta, cuando llegue al puerto en que haya de efectuarse el reconocimiento, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo Certificado. Cuando se haya concluido el reconocimiento de renovación, el nuevo Certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años, contados desde la fecha de expiración del Certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

6 Todo Certificado expedido a un buque dedicado a viajes cortos que no haya sido prorrogado en virtud de las disposiciones precedentes de la presente regla podrá ser prorrogado por la Administración por un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de expiración indicada en el mismo. Cuando haya concluido el reconocimiento de renovación, el nuevo Certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años, contados desde la fecha de expiración del Certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

7 En circunstancias especiales, que determinará la Administración, la fecha de un nuevo Certificado no tiene por qué coincidir con la fecha de expiración del Certificado existente, según lo prescrito en los párrafos 2.2, 5 o 6 de la presente regla. En tales circunstancias especiales, el nuevo Certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados desde la fecha de terminación del reconocimiento de renovación.

8 Si un reconocimiento anual o intermedio* se termina antes del periodo especificado en la regla E-1:

- .1 la fecha de vencimiento anual que conste en el Certificado se sustituirá mediante un refrendo por una fecha que no sea posterior en más de tres meses a la fecha en la que se concluyó el reconocimiento;
- .2 el siguiente reconocimiento anual o intermedio prescrito por la regla E-1 se terminará en los plazos estipulados por dicha regla, tomando como referencia la nueva fecha de vencimiento anual;
- .3 la fecha de expiración podrá permanecer inalterada, a condición de que se efectúen uno o más reconocimientos anuales o intermedios, según proceda, de modo que no se excedan los intervalos máximos entre reconocimientos prescritos en la regla E-1.

9 Un Certificado expedido en virtud de lo dispuesto en las reglas E-2 o E-3 perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:

- .1 si el buque cambia su pabellón por el de otro Estado. Solo se expedirá un nuevo Certificado cuando la Parte que lo expida tenga la certeza de que el buque cumple las prescripciones de la regla E-1. En caso de que el buque haya cambiado el pabellón de una Parte por el de otra, y si se solicita en los tres meses siguientes al cambio, la Parte cuyo pabellón tenía derecho a enarbolar el buque anteriormente remitirá lo antes posible a la Administración copias de los Certificados que llevara el buque antes del cambio y, si es posible, copias de los informes de los reconocimientos pertinentes;

* Se enmendó el encabezamiento del párrafo 8 de la regla E-5 (Duración y validez del Certificado) sustituyendo la expresión "reconocimiento anual" por "reconocimiento anual o intermedio". De la misma manera, se enmendó el párrafo 8.3 de la regla para sustituir la expresión "reconocimientos anuales" por "reconocimientos anuales o intermedios". Además, se suprimió el párrafo 9.1 original de la regla y los párrafos 9.2 a 9.4 pasaron a ser los párrafos 9.1 a 9.3, respectivamente. El texto original del párrafo 9.1 que se suprimió decía lo siguiente:

".1 si la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios o los materiales necesarios para cumplir plenamente el presente Convenio son objeto de modificación, sustitución o reparación importante y el Certificado no se refrenda de conformidad con lo dispuesto en el presente anexo."

El Comité de protección del medio marino adoptó las enmiendas a la regla E-5 mencionadas más arriba el 13 de abril de 2018 mediante la resolución MEPC.299(72), sobre los refrendos de los reconocimientos adicionales en el Certificado internacional de gestión del agua de lastre, y entraron en vigor el 13 de octubre de 2019 de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 2) f) ii) del Convenio. El objetivo principal de las enmiendas fue corregir una discrepancia en la regla que no se ajustaba a la práctica normal para el reconocimiento y la certificación de los buques.

- .2 si los reconocimientos pertinentes no se concluyen en los plazos especificados en la regla E-1.1; o
- .3 si el Certificado no es refrendado de conformidad con lo dispuesto en la regla E-1.1.

APÉNDICE I

MODELO DE CERTIFICADO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE*

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (en adelante denominado "el Convenio") con la autoridad conferida por el Gobierno de

.....
(nombre oficial completo del país)

por

.....
*(nombre completo de la persona u organización
 competente autorizada en virtud de las disposiciones
 del Convenio)*

Datos relativos al buque¹

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Puerto de matrícula

Arqueo bruto

Número IMO²

Fecha de construcción

Capacidad de agua de lastre (en metros cúbicos)

Datos relativos al método o métodos utilizados en la gestión del agua de lastre

Método utilizado en la gestión del agua de lastre

Fecha de instalación (si procede) (dd/mm/aaaa)

Nombre del fabricante (si procede)

* En el apéndice I (Modelo de certificado internacional de gestión del agua de lastre), se enmendó la nota a pie de página con llamada a "Número IMO", en la sección "Datos relativos al buque", sustituyendo el número de la resolución "A.600(15)" por "A.1117(30), según sea enmendada". Se añadió la descripción "(dd/mm/aaaa)" al final del primer título, "Fecha de instalación (si procede)", de la sección "Método utilizado en la gestión del agua de lastre". En la sección "Los métodos principales utilizados en la gestión del agua de lastre son los siguientes:", al final del texto original, se añadió la opción (con casilla de verificación) " otro enfoque conforme a la regla

El Comité de protección del medio marino adoptó las enmiendas al modelo de Certificado internacional de gestión del agua de lastre mencionadas más arriba el 20 de noviembre de 2020 mediante la resolución MEPC.325(75) sobre las pruebas de puesta en servicio de los sistemas de gestión del agua de lastre y el modelo del Certificado internacional de gestión del agua de lastre, y entrarán en vigor el 1 de junio de 2022 de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 2) f) ii) del Convenio. El objetivo principal de las enmiendas fue actualizar el número de resolución mediante la cual se adoptó el Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación y añadir una nueva opción (con casilla de verificación) al modelo existente del Certificado a fin de cubrir otros medios de cumplimiento distintos de los actualmente enumerados.

- 1 Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
- 2 Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, adoptado por la Organización mediante la resolución A.1117(30), según sea enmendada.

Los métodos principales utilizados en la gestión del agua de lastre son los siguientes:

- de conformidad con la regla D-1
- de conformidad con la regla D-2
(descripción)
- el buque está sujeto a la regla D-4
- otro enfoque conforme a la regla

SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en la regla E-1 del anexo del Convenio; y

2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que la gestión del agua de lastre del buque cumple las prescripciones del anexo del Convenio.

El presente certificado es válido hasta el a reserva de que se efectúen los pertinentes reconocimientos de conformidad con la regla E-1 del anexo del Convenio.

Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: dd/mm/aaaa

Expedido en
(lugar de expedición del certificado)

a
 (fecha de expedición)
 (firma del funcionario autorizado
 que expide el certificado)

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

REFRENDO DE RECONOCIMIENTOS ANUALES E INTERMEDIOS

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla E-1 del anexo del Convenio se ha comprobado que el buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio:

Reconocimiento anual Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento Firmado

anual*/intermedio*

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento Firmado

anual*/intermedio*

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

Reconocimiento anual Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

**RECONOCIMIENTO ANUAL/INTERMEDIO DE CONFORMIDAD
CON LO PRESCRITO EN LA REGLA E-5.8.3**

SE CERTIFICA que en el reconocimiento anual/intermedio* efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla E-5.8.3 del anexo del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio:

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

**REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO,
SI ÉSTA ES INFERIOR A CINCO AÑOS, CUANDO
LA REGLA E-5.3 SEA APLICABLE**

El buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla E-5.3 del anexo del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

**REFRENDO CUANDO, HABIÉNDOSE CONCLUIDO EL RECONOCIMIENTO
DE RENOVACIÓN, LA REGLA E-5.4 SEA APLICABLE**

El buque cumple las disposiciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla E-5.4 del anexo del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

* Táchese según proceda.

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO HASTA LA LLEGADA AL PUERTO EN QUE HA DE HACERSE EL RECONOCIMIENTO, O POR UN PERIODO DE GRACIA, CUANDO LAS REGLAS E-5.5 O E-5.6 SEAN APLICABLES

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla E-5.5 o E-5.6* del anexo del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

REFRENDO PARA ADELANTAR LA FECHA DE VENCIMIENTO ANUAL CUANDO LA REGLA E-5.8 SEA APLICABLE

De conformidad con lo prescrito en la regla E-5.8 del anexo del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

De conformidad con lo prescrito en la regla E-5.8 del anexo del Convenio, la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad)

* Táchese según proceda.

APÉNDICE II

MODELO DE LIBRO REGISTRO DEL AGUA DE LASTRE
CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL
AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES

Periodo: de a

Nombre del buque

Número IMO

Arqueo bruto

Pabellón

Capacidad total de agua de lastre (en metros cúbicos)

El buque dispone de un plan de gestión del agua de lastre

Diagrama del buque con indicación de la situación de los tanques de lastre:

1 Introducción

De conformidad con lo dispuesto en la regla B-2 del anexo del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques se llevará un registro de cada una de las operaciones que se realicen en relación con el agua de lastre, lo cual incluye tanto las descargas en el mar como las descargas en instalaciones de recepción.

2 El agua de lastre y su gestión

Por "agua de lastre" se entiende el agua, con las materias en suspensión que contenga, cargada a bordo de un buque para controlar el asiento, la escora, el calado, la estabilidad y los esfuerzos del buque. La gestión del agua de lastre se realizará de conformidad con lo dispuesto en un plan de gestión del agua de lastre aprobado y teniendo en cuenta las Directrices⁴ elaboradas por la Organización.

3 Anotaciones en el Libro registro del agua de lastre

Se efectuarán las siguientes anotaciones en el Libro registro del agua de lastre en cada una de las ocasiones que se indican a continuación:

3.1 Cuando se tome agua de lastre a bordo:

- .1 Fecha, hora y lugar del puerto o instalación donde se efectúa la toma (puerto o latitud/longitud), profundidad (si es fuera del puerto)
- .2 Volumen aproximado de la toma en metros cúbicos
- .3 Firma del oficial encargado de la operación.

⁴ Véanse las "Directrices para el control y la gestión del agua de lastre de los buques a fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos", adoptadas por la Organización mediante la resolución A.868(20).

3.2 Cuando se haga circular o se trate agua de lastre a los efectos de la gestión del agua de lastre:

- .1 Fecha y hora de la operación
- .2 Volumen aproximado circulado o tratado (en metros cúbicos)
- .3 Indicación de si la operación se ha llevado a cabo de acuerdo con el plan de gestión del agua de lastre
- .4 Firma del oficial encargado de la operación.

3.3 Cuando se descargue agua de lastre en el mar:

- .1 Fecha, hora y lugar del puerto o instalación donde se efectúa la descarga (puerto o latitud/longitud)
- .2 Volumen aproximado del agua descargada en metros cúbicos más volumen restante en metros cúbicos
- .3 Indicación de si se había aplicado o no, antes de la descarga, el plan de gestión del agua de lastre aprobado
- .4 Firma del oficial encargado de la operación.

3.4 Cuando se descargue agua de lastre en una instalación de recepción:

- .1 Fecha, hora y lugar de la toma
- .2 Fecha, hora y lugar de la descarga
- .3 Puerto o instalación
- .4 Volumen aproximado del agua descargada o tomada, en metros cúbicos
- .5 Indicación de si se había aplicado o no, antes de la descarga, el plan de gestión del agua de lastre aprobado
- .6 Firma del oficial encargado de la operación.

3.5 Cuando se produzca una descarga o toma accidental o excepcional de agua de lastre:

- .1 Fecha y hora del acaecimiento
- .2 Puerto o situación del buque en el momento del acaecimiento
- .3 Volumen aproximado del agua de lastre descargada
- .4 Circunstancias de la toma, descarga, fuga o pérdida, razones de la misma y observaciones generales
- .5 Indicación de si se había aplicado o no, antes de la descarga, el plan de gestión del agua de lastre aprobado
- .6 Firma del oficial encargado de la operación.

3.6 Procedimientos operacionales adicionales y observaciones generales

4 Volumen del agua de lastre

El volumen de agua de lastre que haya a bordo debería calcularse en metros cúbicos. El Libro registro del agua de lastre contiene numerosas referencias al volumen aproximado de agua de lastre. Se admite que la precisión en el cálculo de esos volúmenes de agua de lastre es susceptible de interpretación.

REGISTRO DE LAS OPERACIONES RELACIONADAS CON EL AGUA DE LASTRE

PÁGINA DE MUESTRA DEL LIBRO REGISTRO DEL AGUA DE LASTRE

Nombre del buque

Número o letras distintivos

Fecha	Dato (número)	Registro de las operaciones/firma de los oficiales a cargo

Firma del capitán

RESOLUCIONES ADOPTADAS POR LA CONFERENCIA

RESOLUCIÓN 1

**LABOR FUTURA DE LA ORGANIZACIÓN RESPECTO DEL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA
DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES**

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (el Convenio),

TOMANDO NOTA de que los artículos 5 y 9 y las reglas A-4, A-5, B-1, B-3, B-4, B-5, C-1, D-3 y D-4 del anexo del Convenio remiten a las directrices o procedimientos que elaborará la Organización para los fines concretos en ellos indicados,

RECONOCIENDO la necesidad de elaborar esas directrices con el fin de garantizar una aplicación uniforme a escala mundial de las correspondientes prescripciones del Convenio,

INVITA a la Organización a que elabore con carácter de urgencia:

- .1 las directrices sobre las instalaciones de recepción de sedimentos previstas en el artículo 5 y en la regla B-5;
- .2 las directrices para el muestreo del agua de lastre previstas en el artículo 9;
- .3 las directrices sobre el cumplimiento equivalente de la gestión del agua de lastre para las embarcaciones de recreo y de búsqueda y salvamento previstas en la regla A-5;
- .4 las directrices sobre el plan de gestión del agua de lastre previstas en la regla B-1;
- .5 las directrices sobre las instalaciones de recepción del agua de lastre previstas en la regla B-3;
- .6 las directrices para el cambio de agua de lastre previstas en la regla B-4;
- .7 las directrices sobre las medidas adicionales previstas en la regla C-1 y sobre la evaluación de riesgos previstas en la regla A-4;
- .8 las directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre previstas en la regla D-3.1;
- .9 el procedimiento para la aprobación de sustancias activas previsto en la regla D 3.2; y
- .10 las directrices sobre los prototipos de tecnologías para el tratamiento del agua de lastre previstas en la regla D-4,

y las adopte tan pronto como sea posible, y en cualquier caso antes de la entrada en vigor del Convenio, con miras a facilitar una implantación uniforme a escala mundial del mismo.

RESOLUCIÓN 2

USO DE INSTRUMENTOS DE DECISIÓN PARA EXAMINAR
LAS NORMAS DE CONFORMIDAD CON LA REGLA D-5

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (el Convenio),

TOMANDO NOTA de que la regla D-5 del Convenio estipula que en una reunión del Comité de protección del medio marino que se celebrará a más tardar tres años antes de la fecha más temprana de entrada en vigor de la norma descrita en la regla D-2, el Comité llevará a cabo un examen que, entre otras cosas, determine si se dispone de las tecnologías adecuadas para el cumplimiento de dicha norma y evalúe los criterios del párrafo 2 de la regla D-5 y las repercusiones socioeconómicas específicamente en relación con las necesidades de desarrollo de los países en desarrollo, especialmente de los pequeños Estados insulares en desarrollo,

RECONOCIENDO el valor que tienen los instrumentos de decisión cuando se realizan evaluaciones complejas,

RECOMIENDA a la Organización que use instrumentos de decisión apropiados cuando efectúe el examen de las normas prescrito por la regla D-5 del Convenio; y

INVITA a los Estados Miembros a que informen a la Organización de cualquier instrumento de decisión eficaz que pueda facilitarle tal examen.

RESOLUCIÓN 3

FOMENTO DE LA COOPERACIÓN Y LA ASISTENCIA TÉCNICA

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (el Convenio),

CONSCIENTE de que las Partes en el Convenio tendrán que dar plena y completa efectividad a las disposiciones de este, a fin de prevenir, reducir al mínimo y, en último término, eliminar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos mediante el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques,

TOMANDO NOTA de que el Convenio, en sus artículos 13.1 y 13.2, estipula que las Partes, entre otras cosas, facilitarán apoyo a las Partes que soliciten asistencia técnica respecto del control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques,

RECONOCIENDO el valor de las actividades de cooperación técnica llevadas a cabo desde 2000 en asociación con países en desarrollo sobre cuestiones relativas a la gestión del agua de lastre en el marco del Programa mundial de gestión del agua de lastre FMAM/PNUD/OMI (GloBallast),

CONVENCIDA de que el fomento de la cooperación técnica acelerará la aceptación, interpretación uniforme y ejecución del Convenio por los Estados,

TOMANDO NOTA CON AGRADECIMIENTO de que, mediante la aprobación de la resolución A.901(21), la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI):

- a) afirmó que la labor de la OMI en la elaboración de normas marítimas a escala mundial y en la facilitación de cooperación técnica a fin de implantar y hacer cumplir de manera eficaz dichas normas puede contribuir, y de hecho contribuye, al desarrollo sostenible; y
- b) decidió que la misión de la OMI por lo que respecta a la cooperación técnica a partir del año 2000 es ayudar a los países en desarrollo a reforzar su capacidad para cumplir las reglas y normas internacionales relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar, otorgando prioridad a los programas de asistencia técnica que se centran en el desarrollo de los recursos humanos, particularmente a través de la formación, y la creación de capacidad institucional,

1 PIDE a los Estados Miembros que, en colaboración con la OMI, otros Estados y órganos internacionales interesados, las organizaciones internacionales o regionales competentes y los programas del sector, fomenten y faciliten, directamente o a través de la OMI, el apoyo necesario a los Estados que soliciten asistencia técnica para:

- a) la evaluación de las repercusiones de la ratificación, aceptación o aprobación del Convenio, o de la adhesión al mismo, así como de la implantación y ejecución de este;
- b) la elaboración de la legislación nacional y las disposiciones institucionales necesarias para dar efecto al Convenio;
- c) la formación de personal científico y técnico para tareas de investigación, vigilancia y ejecución (por ejemplo, evaluaciones de los riesgos del agua de lastre, estudios de especies marinas invasoras; sistemas de vigilancia y alerta temprana, y muestreo y análisis del agua de lastre), que incluya, según proceda,

el suministro de las instalaciones y el equipo necesarios, con miras a fortalecer las capacidades nacionales;

- d) el intercambio de información y cooperación técnica respecto de la reducción al mínimo de los riesgos para el medio ambiente y la salud de los seres humanos debidos a la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos mediante el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques;
- e) la investigación y el desarrollo de mejores métodos de gestión y tratamiento del agua de lastre; y
- f) el establecimiento de prescripciones especiales en determinadas zonas de conformidad con la sección C de las reglas del Convenio;

2 PIDE ADEMÁS a los organismos y organizaciones internacionales de desarrollo que brinden apoyo, incluida la provisión de los recursos necesarios, a los programas de cooperación técnica en el ámbito del control y la gestión del agua de lastre, en consonancia con lo dispuesto en el Convenio;

3 INVITA al Comité de Cooperación Técnica de la OMI a que siga previendo actividades de creación de capacidad para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques en el Programa integrado de cooperación técnica de la Organización, con el fin de apoyar la implantación y el cumplimiento efectivos del Convenio por los países en desarrollo; y

4 INSTA a todos los Estados a que inicien las actividades relacionadas con las medidas de cooperación técnica antes mencionadas sin esperar a que el Convenio entre en vigor.

RESOLUCIÓN 4

EXAMEN DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (el Convenio),

RECONOCIENDO que el examen del anexo del Convenio, y en particular, aunque esta relación no sea exhaustiva, el de las reglas A-4, A-5, B-1, B-3, B-4, C-1, D-1, D-2, D-3 y D-5, tal vez tenga que estudiarse antes de la entrada en vigor del Convenio, por ejemplo porque se perciban impedimentos para la entrada en vigor o para tratar las normas descritas en la regla D-2 del anexo del Convenio,

RECOMIENDA que el Comité de protección del medio marino examine las reglas del anexo del Convenio según estime oportuno, pero a más tardar tres años antes de la fecha más temprana de entrada en vigor de las normas descritas en la regla D-2 del anexo del Convenio, es decir el año 2006.

النص الجامع للاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن وترسباتها والتعديلات التي اعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية بالقرارات MEPC.296(72) و MEPC.297(72) و MEPC.299(72) و MEPC.325(75) . وجرى إعداد النص الجامع بناء على طلب اللجنة الوارد في القرارات الأتفة التكر ، وقد أودع النص الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系《2004年国际船舶压载水和沉积物控制和管理公约》和海上环境保护委员会以第MEPC.296(72)、MEPC.297(72)、MEPC.299(72)和MEPC.325(75)号决议通过的修正案的综合文本的校正无误副本。该综合文本系遵照前述决议中所载委员会的请求准备，其原件由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the consolidated text of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 and the amendments adopted by the Marine Environment Protection Committee through resolutions MEPC.296(72), MEPC.297(72), MEPC.299(72) and MEPC.325(75). The consolidated text is prepared pursuant to the request of the Committee contained in the aforementioned resolutions, the original of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte récapitulatif de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires et des amendements y relatifs que le Comité de la protection du milieu marin a adoptés par les résolutions MEPC.296(72), MEPC.297(72), MEPC.299(72) et MEPC.325(75). Ce texte récapitulatif a été établi en réponse à la demande faite par le Comité dans ces résolutions, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

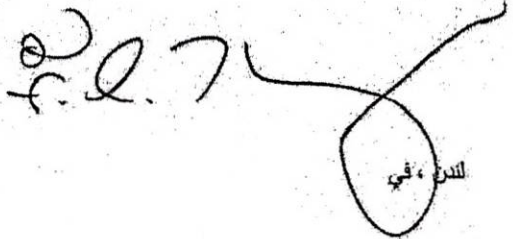
ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ сводного текста Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года и поправок, одобренных Комитетом по защите морской среды резолюциями MEPC.296(72), MEPC.297(72), MEPC.299(72) и MEPC.325(75). Сводный текст, подлинник которого сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации, подготовлен по просьбе Комитета, содержащейся в указанных выше резолюциях.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto refundido del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 y las enmiendas de 2018 adoptadas por el Comité de protección del medio marino mediante las resoluciones MEPC.296(72), MEPC.297(72) y MEPC.299(72) y MEPC.325(75). El texto refundido se ha elaborado dando así respuesta a la solicitud por el Comité en las antedichas resoluciones. El texto original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表:

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:
Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:
За Генерального секретаря Международной морской организации:
Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:



لندن، في

于伦敦，
London,
Londres, le
Лондон,
Londres,

28 JUN 2021

**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 que acompaña al presente Proyecto de Ley es copia fiel y completa del texto en español del «Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques», adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004, documento que reposa en los archivos del Grupo Interno de Trabajo de Tratados de la Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales de este Ministerio y que consta en veintitrés (23) folios.

Dada en Bogotá, D.C., a los veintinueve (29) días del mes de marzo de dos mil veintidós (2022).



SERGIO ANDRÉS DÍAZ RODRÍGUEZ

Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Tratados

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL PROYECTO DE LEY POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL «CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES», ADOPTADO EN LONDRES, EL 13 DE FEBRERO DE 2004.

Honorables Senadores y Representantes:

En nombre del Gobierno Nacional y en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 150, numeral 16, 189, numeral 2 y 224 de la Constitución Política de Colombia, presentamos a consideración del Honorable Congreso de la República el Proyecto de Ley *"Por medio de la cual se aprueba el «Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques», adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004"*.

I. ANTECEDENTES.

a) Ámbito internacional.

Actualmente, las naves mercantes, casi siempre, transportan agua de lastre cuando la capacidad de carga no ha sido empleada al máximo o carece de esta última. Básicamente, esta acción consiste en el bombeo de agua tomada directamente del puerto de origen para ser almacenada en los tanques de lastre y finalmente, descargada en el puerto de destino con el fin de embarcar mercancías según el tipo de buque. Dicho procedimiento permite al navío compensar su capacidad de carga con su estructura original para garantizar la integridad y complejidad de la misma durante su derrotero (Firestone y Corbett, 2005, pp. 291-292).

Sin embargo, este imprescindible dispositivo para la navegación es, a la vez, un factor de inestabilidad para la bioseguridad marina. Se ha estimado que, anualmente, se transfieren aproximadamente de tres a cinco billones de toneladas de agua de lastre a nivel global. Ello plantea un serio riesgo ambiental internacional, por cuanto que más de 10.000 tipos de especies de microbios acuáticos, plantas y animales pueden ser transportados en el agua de lastre de los buques cada día y descargados en nuevos ambientes marinos.

El problema se acentúa aún más, debido a la creciente demanda del transporte marítimo internacional y el consecuente incremento en la construcción de naves a escala global. Ello, genera un aumento en el número, tamaño y velocidad de los buques empleados en el comercio marítimo internacional, convirtiendo esta actividad en el "vector más activo de invasiones marinas" (Hewitt, y Campbell, 2007, p. 398). En efecto, el crecimiento y desarrollo del sistema comercial mundial ha traído como resultado un agudo aumento del número de especies introducidas en los ecosistemas e incrementado la frecuencia con que tales introducciones son realizadas. Ciertamente, la amplia geografía de las rutas navieras y la red de derroteros comerciales a nivel global confirman este hecho (Ramírez, F., 2011). Al respecto, la problemática del agua de lastre ha sido abordada desde diferentes perspectivas. La sociedad internacional, principal protagonista en el desarrollo y fortalecimiento de mecanismos de lucha contra los efectos perjudiciales de este tipo de prácticas, acudió al Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la Organización Marítima Internacional (OMI) como ente facilitador para sustentar la creciente necesidad de regular e implementar las primeras directrices voluntarias para

impedir la introducción de especies exóticas invasoras (EEI) y Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos (OAP) al medio marino procedentes de las descargas del agua de lastre y sedimentos de los buques.

A partir de estos conocimientos e investigaciones, la sociedad internacional emprendió un proceso de normativización con el fin de prevenir los impactos en la transferencia de EEI y OAP a través del agua de lastre, iniciativa que se materializó mediante el Convenio sobre la Diversidad Biológica (CDB -1992) y su artículo 8(h) el cual instó a las partes a seguir principios de prevención, control y erradicación en la introducción de especies invasoras que amenacen los ecosistemas o los hábitats naturales, brindando un marco en el cual se generarían las medidas necesarias para proteger los componentes de la diversidad biológica.

En 1993, la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó la Resolución A.774 (18) que estableció lineamientos específicos para prevenir la introducción de EEI y OAP en el agua de lastre de los buques. La Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI) mediante esta Resolución reconoció que la descarga del agua de lastre y ausencia de un control efectivo, genera una alta probabilidad de que las EEI y OAP pueden causar daño a la salud humana, al medio ambiente y a la infraestructura.

En 1997, la Asamblea de la OMI reunida en su vigésimo periodo de sesiones adoptó la Resolución A.868 (20) titulada "*Directrices para el control y la gestión del agua de lastre de los buques a fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos*". Esta Resolución sugirió la necesidad de tomar medidas urgentes para aplicar los lineamientos en comento.

En 1999, a través del ya constituido Grupo de Trabajo sobre Aguas de Lastre a nivel internacional, se concretó la elaboración de un cuerpo normativo para controlar la gestión de agua de lastre y los sedimentos de los buques, esfuerzos que se materializaron en el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM), con la adopción en Conferencia Diplomática del Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques (Convenio BWM), junto con quince (15) Directrices para su puesta en práctica e implementación.

Para tal efecto, la Organización Marítima Internacional – OMI y sus Estados miembros con el apoyo del Fondo Mundial del Medio Ambiente (GEF, por su sigla en inglés), el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD, y la industria naviera, crearon el Programa Mundial de Especies Invasoras por agua de Lastre.

El proyecto inicial de este Programa se denominó "*Remoción de Barreras para la efectiva implementación del control y medidas de gestión del agua de lastre en países en desarrollo*" para un período de ejecución 2000-2004, el cual se enfocó en ayudar a dichos países a implementar de manera voluntaria, las medidas de carácter urgente previstas en la Resolución A.868(20) con el fin de reducir la transferencia de especies invasoras que tiene como vector el agua de lastre.

Dadas las experiencias desarrolladas en la fase inicial del Programa, se implementó la segunda fase bajo el nombre "*Asociaciones GloBallast*" (GloBallast Partnership) para ser ejecutado entre 2007 y 2017, con miras a "*Construir Asociaciones para Asistir a los Países en Vía de Desarrollo a Reducir la Transferencia de Organismos Acuáticos Dañinos por Aguas de Lastre de los Buques*" (Building Partnerships to Assist Developing Countries to Reduce the Transfer of Harmful Aquatic Organisms in Ships' Ballast Water) y cuyo objetivo es apoyar a los países y/o regiones particularmente vulnerables a expedir reformas legales y políticas para alcanzar los objetivos del Convenio a través del fortalecimiento institucional, construcción de capacidades y cooperación técnica de programas para proteger a los Estados vulnerables y con creciente riesgo de la bio-invasión acuática.

Para una mejor ejecución regional del Programa, se designaron unos puntos focales. En este sentido, la Secretaría Ejecutiva del Plan de Acción para la Protección del Medio Marino y Áreas Costeras del Pacífico Sudeste de la CPPS, es la encargada de gestionar las actividades del Programa GloBallast como coordinador regional en el Pacífico Sudeste y Argentina, de la cual Colombia a través de la Dirección General Marítima, asumió la Presidencia Regional del Proyecto Asociaciones GloBallast durante la "Segunda Reunión del Grupo de Tarea Globallast para el Pacífico Sudeste y Argentina", la cual fue convocada por la Secretaría Ejecutiva del Plan de Acción para la Protección del Medio Marino y Áreas Costeras del Pacífico Sudeste, institución coordinadora del Proyecto Globallast para la región. Desde entonces, se han coordinado de manera dinámica las diferentes acciones para la gestión de agua de lastre a través de las Coordinaciones Nacionales de los Estados miembros y Argentina, entre los que se encuentran la realización de talleres y reuniones regionales.

b) **Ámbito Nacional.**

El apremiante crecimiento sobre la gestión de agua de lastre para prevenir los riesgos de transferencia de EEI y OAP inducidos por el intercambio de este tipo de aguas, refleja un reto y un compromiso político-jurídico que Colombia debe asumir para contrarrestar los efectos colaterales derivados del aumento de tráfico marítimo relacionado con el comercio internacional.

Colombia ha ratificado y adherido algunos convenios y tratados que han sido importantes en la evolución del estudio del control y gestión del agua de lastre entre los que se destacan los siguientes:

- Ley 165 del 9 de noviembre de 1994, por medio de la cual se aprueba el "*Convenio sobre la Diversidad Biológica*", suscrito en Rio de Janeiro, Brasil, el 5 de junio de 1992. En su artículo 8º, numeral h), establece que en la medida de lo posible y según proceda, impedirá que se introduzcan, controlará o erradicará las especies exóticas que amenacen a ecosistemas, hábitats o especies.
- Ley 45 del 26 de febrero de 1985, Por medio de la cual se aprueba: El "*Convenio para la protección del medio marino y la zona costera del Pacífico Sudeste*", suscrito el 12 de noviembre de 1981, en Lima, Perú, que en su artículo 3º, numeral 3º, establece que las Altas Partes Contratantes procurarán que las leyes y reglamentos que expidan estén al tenor de prevenir, reducir y controlar la contaminación de su respectivo medio marino y zona costera, procedente de cualquier fuente, promoviendo una adecuada gestión ambiental de estos y que sean tan eficaces como aquellas normas vigentes de carácter internacional.
- Ley 740 del 24 de mayo de 2002, por medio de la cual se aprueba el "*Protocolo de Cartagena sobre Seguridad de la Biotecnología del Convenio sobre la Diversidad Biológica*", suscrito en Montreal, Canadá, el 29 de enero de 2000.
- Ley 12 del 19 de enero de 1981, mediante el cual se aprueba el "*Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques*", firmado en Londres, Reino Unido, el 2 de noviembre de 1973 y el "*Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por Buques*" (1973) firmado en Londres, Reino Unido, el 17 de febrero de 1978 y se autoriza al Gobierno Nacional para adherir a los mismos - MARPOL 73/78.

Por su parte, existen convenios firmados por Colombia con diferentes organismos que, sí bien no tienen relación directa con el tema, pueden influir en el control de la gestión del agua de lastre y sedimentos de los buques. Entre ellos se encuentra:

- "Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar", (SOLAS), adoptado en Londres, Reino Unido, el 1 de noviembre de 1974, en su forma enmendada incluyendo el código IGS. (Ley 8ª de 1980). El contenido normativo del SOLAS incluye la temática en la generación de acciones para evitar que buques en condiciones precarias sigan transitando y así evitar que se afecte la seguridad de la vida humana y el medio ambiente.

Cabe anotar que a pesar de haber ratificado estos convenios, ninguno de ellos provee lineamientos técnicos específicos y fuerza normativa suficiente para ejercer control y gestión eficiente, eficaz y efectivo del agua de lastre.

De acuerdo con el anterior contexto normativo, Colombia como país líder del Proyecto GloBallast y a través de la Dirección General Marítima como punto focal nacional del proyecto, lideró la creación del Grupo de Tarea Nacional de agua de lastre (GTN), conformado por las entidades públicas, privadas y academias que tienen injerencia en el tema, con el propósito de coordinar acciones para llevar a la práctica el *Programa GloBallast*.

Al respecto, el Grupo de Tarea Nacional (GTN), como parte de la estructura del proyecto *GloBallast* tiene como objetivos fundamentales, entre otros, la creación de estructuras jurídicas, políticas e institucionales con el fin de reglamentar la gestión y control del agua de lastre y sedimentos de los buques y cuyo impacto representa un potencial para ocasionar daños significativos a la salud pública y a la biodiversidad, así como una fuerte incidencia en la economía y bienestar de las áreas expuestas.

En este sentido, la Dirección General Marítima (DIMAR) expidió la Resolución 477 del 6 de septiembre de 2012, "*Por la cual se adoptan y establecen las medidas y el procedimiento de control para verificar la gestión del agua lastre y sedimentos a bordo de naves y artefactos navales nacionales y extranjeros en aguas jurisdiccionales colombianas*". En esta Resolución se adoptan normas de eficacia en el plan de gestión de agua de lastre y sedimentos, verificación de sistemas de gestión de agua de lastre a bordo, en especial a lo relativo de la regla D2 sobre sistemas de tratamiento a bordo, y control de la gestión de agua de lastre y sedimentos de las naves y artefactos navales que estén sujetos a inspección de la Autoridad Marítima en aguas jurisdiccionales de Colombia, de acuerdo a los artículos, anexos y directrices establecidos por el Convenio BWM.

Por otra parte, Colombia ha realizado dos Estrategias Nacionales y Planes de Acción para la Gestión y Control de Agua de Lastre (ENAL) para los periodos 2011-2014 y 2016-2020. En la actualización de esta última ENAL, se definieron 4 líneas de acción: (I) Investigación y desarrollo científico (Reconocimiento biológico portuario de referencia, tecnologías de tratamiento de agua de lastre a bordo), (II) Apropiación de conocimientos y transferencia de capacidades técnicas, (III) Reglamentación jurídica para implementación de la gestión de Agua de Lastre y (IV) Gestión para reducir riesgos de introducción de EEI y OAP a través del agua de lastre.

Estos avances que ha realizado el Estado colombiano, son un reflejo de las acciones alcanzadas a nivel nacional y los resultados que ha tenido el Programa GloBallast a nivel internacional con el fin de preparar a la sociedad internacional en la implementación del Convenio BWM una vez entre en vigor. Sin embargo, lo anterior no resulta ser suficiente, ya que el objetivo final es reducir al máximo la introducción de las EEI y OAP contenidos en el agua de lastre, y en lo posible eliminarlos mediante la implementación de tecnologías instaladas a bordo de los buques.

Adicionalmente, el pasado 4 de agosto fue sancionada la Ley 2133 de 2021, "*por medio de la cual se establece el régimen de abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen*

incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo", con la que se busca un impulso efectivo del sector marítimo colombiano, a través de un abanderamiento de naves mucho más ágil y eficiente, eliminando a su vez demoras administrativas 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, tales como la gente de mar, las marinas y los clubes náuticos, agencias marítimas, servicios marítimos, los astilleros y talleres de reparación, entre otros.

No obstante, 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.

II. JUSTIFICACIÓN.

El "*Convenio Internacional para el Control y la Gestión del agua de lastre y los Sedimentos de los Buques*", adoptado en Londres, Reino Unido, el 13 de febrero de 2004, pretende prevenir, reducir al mínimo y en último término, eliminar la transferencia de EEI y OAP provenientes del agua de lastre y los sedimentos de los buques. Esto, con el fin de no generar riesgos al medio ambiente, a la salud humana, a los bienes y recursos del Estado y de los particulares, creando la necesidad estatal de patrocinar las medidas necesarias para la adopción de un marco jurídico internacional, que proveerá al Estado colombiano de las herramientas necesarias para prevenir los problemas en mención.

Recuérdese, las especies invasoras marinas, que aparte de ser cuerpos pequeños y generalmente incognoscibles, pueden ser no detectadas y excluidas como posibles especies exóticas a raíz de los cambios taxonómicos e históricos. El resultado parcial de este fenómeno, ha sido la consecuente desestimación de la bioinvasión acuática, subrayando el hecho de que los efectos ecológicos de las especies exógenas son más grandes de lo que se estima (Bax, *et al.*, 2001). Esta continua imprevisión tiende de una parte a acentuarse conforme al escaso conocimiento sobre la dispersión inicial, establecimiento y propagación de las EEI y OAP, y por otra, conducen a determinar que el grado de control que puede ser ejercido para evitar potenciales invasiones resultará inexistente, dada la poca importancia e insuficiente gnosis registrada sobre la problemática en cuestión (Puth & Post, 2005; Perrault & Muffet, 2002).

Por consiguiente, es sumamente preocupante, si se considera la advertencia emitida por Bright (1999), al afirmar que la presencia de dichas especies puede generar una tendencia hacia la homogenización de la biota a nivel mundial. En ese sentido, existe una "contaminación biológica", la cual está degradando los ecosistemas, amenazando la salud pública y costando billones de dólares anualmente. "*Confrontar este problema puede ser tan crítico como el reto ambiental de reducir las emisiones de CO2*" (Brigth, 1998, p. 50). En ello coincide Shine (2007) al señalar a las EEI y OAP

como la segunda causa de la pérdida de biodiversidad y uno de los conductores de los cambios ambientales a nivel global. Pese a ello, y a diferencia de la contaminación química, por ejemplo, la bioinvasión marina todavía no constituye una categoría de decadencia ambiental al interior de la cultura legal de la mayor parte de los países e instituciones internacionales. En parte, esta ceguera conceptual puede ser explicada por el hecho de que los ecosistemas marinos puedan verse aparentemente en condiciones normales, sin embargo, como se mencionó anteriormente, la bioinvasión marina es una "contaminación biológica" e irreversible que puede ser catalogada como de invisible.

De tal forma que, la adhesión a este Convenio permitirá generar herramientas que creen un fortalecimiento del sistema jurídico nacional y el cumplimiento de los fines del Estado que se materializan a través de principios de categoría constitucional (Artículo 2º - Constitución Política), tales como la garantía de gozar de un ambiente sano y el deber del Estado de garantizar la protección del ambiente, la conservación de las áreas de importancia ecológica y el fomento de la educación para el logro de sus fines (Artículo 95 - Constitución Política). Ello, junto con la obligación del Estado de planificar el manejo y el aprovechamiento de los recursos naturales bajo las premisas de conservación, restauración o sustitución de los mismos y la prevención y el control de los factores de deterioro ambiental, todo, en un marco de cooperación entre Estados en pro de la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas (Artículo 80. Constitución Política).

Así mismo, mediante la Ley 6ª de 1974, el Estado colombiano se convirtió en miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI), y ha venido aprobando por Ley una serie de Instrumentos Internacionales relativos a la seguridad marítima y la protección del medio marino. De igual manera, Colombia ha participado en diferentes sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI en donde se han adoptado las siguientes Resoluciones relacionadas con la materia:

- a) Resolución MEPC.152 (55) - (Adoptada el 13 de octubre de 2006) - Directrices sobre las instalaciones de recepción de sedimentos (D1).
- b) Resolución MEPC.173 (58) - (Adoptada el 10 de octubre de 2008) - Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2).
- c) Resolución MEPC.123 (53) - (Adoptada el 22 de julio de 2005) - Directrices para el cumplimiento equivalente de la gestión del agua de lastre (D3).
- d) Resolución MEPC.127 (53) - (Adoptada el 22 de julio de 2005) - Directrices para la gestión del agua de lastre y la elaboración de planes de gestión del agua de lastre (D4).
- e) Resolución MEPC.153 (55) - (Adoptada el 13 de octubre de 2006) Directrices sobre las instalaciones de recepción de agua de lastre (D5).
- f) Resolución MEPC.124 (53) - (Adoptada el 22 de julio de 2005) - Directrices para el cambio del agua de lastre (D6).
- g) Resolución MEPC.162 (56) - (Adoptada el 13 de julio de 2007) - Directrices para la evaluación de los riesgos a efectos de la regla A-4 del convenio sobre la gestión del agua de lastre (BWM) (D7).
- h) Resolución MEPC.174 (58) - (Adoptada el 10 de octubre de 2008) - Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8).

- i) Resolución MEPC.169 (57) - (Adoptada el 4 de abril de 2008) - Procedimiento para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas (D9).
- j) Resolución MEPC.140 (54) - (Adoptada el 24 de marzo de 2006) - Directrices para la aprobación y la supervisión de programas para prototipos de tecnologías de tratamiento del agua de lastre (D10).
- k) Resolución MEPC.149 (55) - (Adoptada el 13 de octubre de 2006) Directrices para el cambio del agua de lastre (normas de proyecto y construcción) (D11).
- l) Resolución MEPC.209 (63) - (Adoptada el 2 de marzo de 2012) - Directrices sobre el proyecto y la construcción para facilitar el control de los sedimentos de los buques (D12).
- m) Resolución MEPC.161 (56) - (Adoptada el 13 de julio de 2007) - Directrices sobre medidas adicionales con respecto a la gestión del agua de lastre, incluidas las situaciones de emergencia (D13).
- n) Resolución MEPC.151 (55) - (Adoptada el 13 de octubre de 2006) Directrices sobre la designación de zonas para el cambio del agua de lastre (D14).
- o) Resolución MEPC.163 (56) - Directrices para el cambio del agua de lastre en la zona del tratado antártico.
- p) Resolución MEPC.252 (67) - (Adoptada el 17 de octubre de 2014) - Directrices para la supervisión por el estado rector del puerto en virtud del convenio BWM.

Frente a este escenario, el Estado tiene como obligación garantizar la protección del medio ambiente, la salud pública y los posibles efectos adversos en la economía por la práctica no controlada de la descarga del agua de lastre y sedimentos de los buques, constituyéndose una obligación de rango Constitucional (Artículo 4º Constitución Política) en armonía con la prevalencia de los instrumentos internacionales en el orden jurídico interno. Lo anterior, siempre y cuando dichas normas hubiesen sido integradas en la normatividad colombiana a través de la ratificación del Estado, previo análisis de constitucionalidad (artículo 93 – Constitución Política), tal y como lo ha anunciado la jurisprudencia de la Corte Constitucional mediante la Sentencia C-295 del 29 de julio de 1993, Magistrado Ponente Carlos Gaviria Díaz.

Ahora bien, la introducción de especies marinas invasivas en ecosistemas diferentes a su hábitat natural, a través del Agua de Lastre y sedimentos de los buques o adheridas a sus cascos o de otros vectores, han sido reconocidas por las Naciones Unidas como una de las cuatro amenazas que actualmente enfrentan los océanos del mundo, además de la sobreexplotación de los recursos marinos, la destrucción del hábitat y la contaminación marina producida por fuentes terrestres.

En ese sentido, el alto número de naves que transitan por los puertos colombianos y la demanda del tráfico marítimo internacional son factores del riesgo y aumento de las especies y patógenos invasores que podría afectar el medio marino, las actividades pesqueras, la salud, el turismo; entre otros. Esta es una de las razones por las cuales la Autoridad Marítima Colombiana como entidad técnica, ha sido beneficiaria de proyectos internacionales y cooperación para la financiación de capacitación del personal y desarrollo de investigación científica, que permita el análisis de datos estadísticos,

levantamiento de líneas base biológicas en las costas colombianas y estudios del agua de lastre a través de las inspecciones realizadas a naves de tráfico marítimo internacional.

III. ESTADO DEL CONVENIO.

Este Convenio entró en vigor el 8 de septiembre de 2017, actualmente cuenta con 88 Estados Parte, con una flota que representa cerca del 91,20% del tonelaje mundial. El instrumento es un hito hacia la prevención de la propagación de especies acuáticas invasoras.

El Convenio ha sido modificado a través de las siguientes resoluciones de la Organización Marítima Internacional - OMI: Resolución MEPC.296(72); Resolución MEPC.297(72); Resolución MEPC.299(72) y Resolución MEPC.325(75). Las modificaciones derivadas de las resoluciones anteriores son de carácter netamente técnico y no generan mayores responsabilidades a nivel Estatal ni institucional.

IV. OBLIGACIONES DEL ESTADO COLOMBIANO GENERADAS POR LA ADHESIÓN AL CONVENIO BWM.

Tras el análisis del Convenio BWM por parte de la Dirección General Marítima y las autoridades nacionales a luz de su legislación y prácticas nacionales (artículo 150 numeral 16 de la Constitución Política de Colombia), una vez aprobado el cuerpo normativo todas las obligaciones del Convenio BWM deberán ser cumplidas.

a) Obligaciones Generales.

El Artículo 2º, del Convenio BWM, "*Obligaciones de carácter general*", insta a las Partes del Convenio a llevar acabo con total y completa efectividad las disposiciones allí descritas junto con sus Anexos, a fin de prevenir, minimizar y eliminar la transferencia de EEI y OAP, por medio de las aguas de lastre y sedimentos de los buques. El Convenio otorga a las Partes el derecho de tomar, individual o conjuntamente con otras partes, medidas más rigurosas respecto de dicha prevención, reducción o eliminación, todo en concordancia con el Derecho Internacional.

Las Partes tienen la responsabilidad de garantizar que las prácticas de gestión de aguas de lastre y manejo de sedimentos de los buques no resulten más gravosas causando un daño mayor o interferencia a las medidas que previenen al medio ambiente, a la salud humana y a los bienes o recursos de esos u otros Estados.

Colombia posee una estructura administrativa, política y legal conveniente para abordar la adecuación de estas obligaciones generales, actualmente vinculadas al Grupo de Tarea Nacional. A nivel de su administración central, cuenta con el Ministerio de Medio Ambiente, el Ministerio de Defensa a través de la Dirección General Marítima DIMAR, el Ministerio de Transporte a través de la Superintendencia de Puertos y Transporte; a nivel de actores temáticos y territoriales tiene a las Corporaciones Autónomas Regionales, autoridades ambientales departamentales y distritales, agencias marítimas, líneas navieras, sociedades portuarias y proveedores en general. Estos actores deberán actuar en el marco del Convenio, a través de las herramientas pertinentes y necesarias que logren superar los retos que trae para el país la implementación de las obligaciones de este tipo de convenios.

b) Instalaciones de recepción de sedimentos.

Las partes se comprometen a garantizar que los puertos, y las terminales donde se realiza la limpieza o reparación de los tanques de lastre, cuenten con instalaciones de recepción adecuadas para dichas actividades.

Actualmente, Colombia no cuenta con instalaciones portuarias destinadas para la gestión del agua de lastre; sin embargo, para la gestión y disposición de los residuos operacionales de los buques, existen empresas particulares que prestan este tipo de servicio conforme a los convenios internacionales y enmarcados en el ordenamiento jurídico nacional.

Es de resaltar que la Dirección General Marítima emitió la Resolución No. 477 de 2012 *"por la cual se adoptan y establecen las medidas y el procedimiento de control para verificar la gestión del Agua de Lastre y sedimentos a bordo de naves y artefactos navales nacionales y extranjeros en aguas jurisdiccionales colombianas*, cuyo objetivo, previsto en el artículo 10 Capítulo IV, establece procedimientos administrativos y operativos de verificación y control de la gestión del Agua de Lastre y sedimentos por parte de las naves, astilleros, talleres de reparación, entre otros.

Asimismo, la resolución enunciada en el inciso anterior, trata lo relacionado con la eliminación de sedimentos en su artículo 13, cuando expresa: *"Eliminación de sedimentos. La nave y artefacto naval no podrá descargar en aguas jurisdiccionales colombianas los sedimentos resultado de la gestión del Agua de Lastre provenientes de la limpieza cotidiana de los tanques de lastre. Sin embargo, podrá entregarlos en un lugar donde existan facilidades de recepción"*.

Por su parte, la Resolución 0759 de 2020, *"Por medio de la cual se modifica el artículo 3.4.1.1.2, del Título 1 Capítulo 1 de la Parte 4 del REMAC 3 "Gente de Mar, Apoyo en Tierra y Empresas", y se adiciona el Capítulo 1 A al Título 1 de la Parte 4 del REMAC 3, en lo concerniente a establecer el procedimiento para realizar inspecciones de control a las Empresas que prestan servicios marítimos"*, establece los requisitos para las instalaciones de recepción que pretendan recibir este tipo de residuos, deberán realizar la solicitud a la Autoridad Marítima Colombiana y obtener la Licencia de Explotación Comercial en la categoría I-3.

Finalmente, la Resolución No. 645 del 25 de noviembre de 2014 *"por la cual se implementan algunas disposiciones sobre el Manejo Integrado de Desechos generados por Buques"*, expedida por la Dirección General Marítima, junto con la Resolución No. 930 del 25 de noviembre de 1996 *"por la cual se reglamenta la recepción de los desechos generados por los buques en los Puertos Terminales, Muelles y Embarcaciones"*, expedida por la Superintendencia de Puertos y Transporte, esgrimen cuerpos normativos que se pueden transpolar o servir de fundamento para regular las actividades de las instalaciones de recepción que se dediquen a las actividades de tratamiento y disposición final de los sedimentos lastre de los buques.

c) Investigación y Control.

El Convenio BWM pide a las Partes que individual o colectivamente promuevan o faciliten la investigación científica o técnica sobre la gestión del agua de lastre; y controlen los efectos de la gestión del agua de lastre en las aguas bajo su jurisdicción.

Colombia cuenta con una estructura sólida en pro de la investigación, ya que existen entidades encargadas de optimizar este escenario como los centros de investigaciones, institutos científicos y universidades públicas y privadas. Desde el punto de control e inspección, se encuentran la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Dirección General Marítima – DIMAR, Autoridades

ambientales competentes y el Comando de Guardacostas contribuyen a la ejecución de estas funciones.

Particularmente, la Autoridad Marítima bajo el marco de la Resolución DIMAR 477 de 2012, dispuso equipos de medición rápida y personal entrenado para verificar la gestión del agua de lastre antes de ser descargado en los puertos nacionales, los cuales se notifican a través de la documentación de arribo de las naves a los puertos colombianos. Adicionalmente la DIMAR cuenta con laboratorios acreditados tanto en el Pacífico como para el Caribe, junto con equipos de mayor tecnología, para verificar el cumplimiento de los indicadores establecidos en el estándar D2, en caso en que los buques reporten la gestión del agua de lastre a través de sistemas de tratamiento a bordo.

d) Reconocimiento, Certificación e Inspección.

El Estado como función de Estado de Abanderamiento, exige a los buques que enarboles su pabellón o que operen bajo su Autoridad, estén sujetos a inspección para el reconocimiento y/o certificación de conformidad con las reglas del anexo del Convenio (artículo 7º - Reconocimiento y certificación). Así, como en su función de Estado Rector del Puerto (Artículo 9 - Inspección de Buques), podrá verificar los buques que naveguen en su jurisdicción, inspeccionar los libros de registro de agua de lastre y/o tomar muestras de ésta.

Frente a las inquietudes, se podrá llevar a cabo una inspección detallada, la autoridad que realice la inspección tomará las medidas necesarias que garanticen que el buque no descargará agua de lastre hasta que lo pueda hacer sin presentar una amenaza de daño al medio ambiente, la salud humana, los bienes o los recursos del Estado y los particulares. De igual forma, se realizarán todos los esfuerzos posibles para evitar que un buque sea indebidamente detenido o demorado (Artículo 12. Demora Indebida de Buques).

El marco legal del Decreto Ley 2324 de 1984, *"por el cual se regulan las funciones de la Autoridad Marítima de Colombia"*, en su artículo 5º, de las funciones y atribuciones, numeral 5º estipula *"Regular, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación en general, la seguridad de la vida humana en el mar, la búsqueda y salvamento marítimo y fijar la dotación de personal para las naves."* Así mismo, en el numeral 6º de la misma normativa, se determina *"Autorizar la operación de las naves y artefactos navales en aguas colombianas."* Por su parte el artículo 113 del Decreto Ley en mención dispone: *"Inspecciones ordinarias y extraordinarias. Las inspecciones ordinarias a las naves y artefactos navales se efectuarán dentro de los plazos y lugares que fije la reglamentación. Las inspecciones extraordinarias se dispondrán cuando la autoridad marítima lo considere conveniente, o en caso de avería que pueda afectar la navegabilidad del buque o artefacto naval o cuando se cause o pueda causarse contaminación"*. Lo anterior genera un plano de actuación para que la Dirección General Marítima, así como los demás actores marítimos articulen esfuerzos para el cumplimiento de este acápite, ya que el control del agua de lastre deberá ser directamente proporcional con la gestión a bordo de los buques y el impacto que cause este tipo de aguas al medio marino.

e) Asistencia Técnica y Cooperación Regional.

El Convenio BWM alienta a las Partes a brindar apoyo a aquellas otras que soliciten asistencia técnica para capacitar personal; asegurar la disponibilidad de tecnologías, equipos e instalaciones pertinentes; iniciar programas de investigación y desarrollo conjuntos; y realizar otra acción que apunte a la implantación efectiva del Convenio.

Como fue esgrimido en el acápite de normativa nacional, Colombia ha suscrito varios Convenios internacionales mediante los cuales se puede establecer una base de gestión de agua de lastre. De igual forma, la articulación del trabajo del Grupo de Tarea Nacional junto con las Reuniones Regionales del Programa Globallast, da a conocer los esfuerzos y avances que en la materia ha realizado Colombia con la finalidad de implementar una estrategia nacional que sirva para abordar el tema.

f) Prescripciones de Gestión y Control para Buques.

Se exige a los buques, que tengan a bordo e implementen un Plan de Gestión de agua de Lastre aprobado por la administración (Regla B-1). El Plan de Gestión de Agua de Lastre es específico para cada buque e incluye una descripción detallada de las acciones a ser tomadas para implantar las prescripciones y practicas sobre Gestión de Aguas de Lastre. Los buques deben contar con un Libro de Registro de Agua de Lastre (Regla B-2) para anotar cuando el agua de lastre es ingresada a bordo; circulada o tratada con fines de gestión de agua de lastre y descargas en el mar. También debe registrarse cuando se descarga agua de lastre en una instalación de recepción y otras descargas accidentales o excepciones de la misma.

g) Intercambio de Agua de Lastre.

El intercambio de agua de lastre corresponde a la Regla B-4 del Convenio BWM. Este reglamenta el cumplimiento de la norma de la regla D-1, al indicar que todos los buques que utilicen intercambio de agua de lastre deberán, cuando sea posible, realizar intercambios de estas aguas al menos a 200 millas náuticas de las costas más cercanas en aguas, de como mínimo 200 metros de profundidad, tomando en cuenta las Directrices elaboradas por la OMI. En los casos en que el buque no pueda realizar intercambios de agua de lastre como se indica arriba, esto deberá realizarse lo más alejado de la tierra más cercana como sea posible, y en todos los casos como mínimo a 50 millas náuticas de las costas más cercanas en aguas de como mínimo 200 metros de profundidad. Cuando no se puedan cumplir estos requisitos, se podrán designar zonas donde los buques puedan realizar intercambio de aguas de lastre. Todos los buques deberán quitar y eliminar los sedimentos de los espacios designados para transportar agua de lastre de conformidad con las disposiciones del plan de gestión de agua de lastre de los buques. Colombia está en proceso de oficializar las zonas de recambio de agua de lastre tanto en el Pacífico como en el Caribe, de acuerdo a propuesta elaborada por los Centros de Investigación de la Autoridad Marítima y en proceso de validación con la Autoridad Ambiental.

h) Medidas Adicionales.

Una Parte, individual o conjuntamente con otras Partes, podrán imponer a los buques medidas adicionales para gestionar el agua de lastre y los sedimentos. En estos casos, la Parte o las Partes deberán con los Estados circundantes o cercanos que pudieran verse afectados, comunicar su intención de establecer medidas adicionales a las de la Organización con al menos 6 meses de antelación, excepto en situaciones de emergencia o epidemias. Cuando corresponda, las Partes tendrán que obtener la aprobación de la OMI para implantar dichas prescripciones adicionales. Durante el proceso de elaboración del Convenio, se centrarán esfuerzos considerables en el desarrollo de estándares apropiados para la gestión de agua de lastre. Existe un estándar de intercambio de agua de lastre y un estándar de rendimiento de agua de lastre.

V. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

- Bax, N., Williamson, A., Agüero, M., González, E., Geeves, W. (2003). Marine invasive alien species: a threat to global biodiversity. *Marine Policy*, vol. 27, p. 313-323.
- Bax, N., Carlton, J.T., Mathews-Amos, A., Haedrich, R.L., Howarth, F.G., Purcell, J.E., Rieser, A., y Grays, A. (2001). The control of biological invasions in the world's oceans. *Conservation Biology*, vol. 15, p. 1234-1246.
- Bright, C. (1999). Invasive species: pathogens of globalization. *Foreign Policy*, vol. 116, p. 50-64.
- Carlton, J. T. (1985). Transoceanic and interoceanic dispersal of coastal marine organisms: the biology of ballast water. *Oceanography and Marine Biology - An Annual Review*, vol. 23, p. 313-71.
- DIMAR-Cioh. (2009). Dossier para el control y la gestión del agua de lastre y sedimentos de los buques en Colombia. Dirección General Marítima- Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe. Ed. DIMAR, Serie Publicaciones Especiales Cioh Vol.3. Cartagena de Indias, Colombia.
- DIMAR. (2015). Estrategia Nacional para Control y Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos de Buques 2016-2020.
- DIMAR. (s.f). Diagnóstico de la Situación del País para la Implementación del Convenio Internacional para el control y la Gestión de Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques Colombia – Visión Poder Marítimo
- Hewitt, C. Marine. (2003). Biosecurity issues in the world oceans: global activities and Australian directions. *Ocean Yearbook*, vol. 17, p. 193-212.
- Hewitt, C., Campbell, M. (2007). Mechanisms for the prevention of marine bioinvasions for better biosecurity. *Marine Pollution Bulletin*, vol. 55, p. 395-401.
- Hewitt, C., Willing, J., Bauckham, A., Cassidy, A. M., Cox, C. m. S., Jones, L. y Wotton, D.M. (2004). New Zealand marine biosecurity: delivering outcomes in a fluid environment. *New Zealand Journal of Marine and Freshwater Research*, vol. 38, p. 429-438.
- IMO [International Maritime Organization]. (1999). IMO News. Londres, Reino Unido.
- IMO. (2005). Convenio Sobre la Gestión sobre la gestión del Agua de Lastre y sedimentos de buques.
- Perrault, A.M., y Muffet, W.C. (2002). Turning off the Tap: A Strategy to Address International Aspects of Invasive Alien Species. *Reciel*, vol. 11, No. 2, p. 211-224.
- Puth, L.M., y Post, D.M. Studying invasion: have we missed the boat?. *Ecology Letters*, 2005, vol. 8, p. 715-721.
- Ruiz, G., Carlton, J., Grosholz, E. D., Hines, A. H. (1997). Global invasions of marine and estuarine habitats by non-indigenous species: mechanisms, extent, and consequences. *American Zoologist*, vol. 37, p. 621-632.

VI. 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, deberá 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."

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

Por las anteriores consideraciones, el Gobierno Nacional, a través de la Ministra de Relaciones Exteriores y el Ministro de Defensa Nacional, solicita al Honorable Congreso de la República aprobar el Proyecto de Ley "Por medio de la cual se aprueba el «Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques», adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004".


De los Honorables Congresistas,


MARTHA LUCÍA RAMÍREZ BLANCO
Ministra de Relaciones Exteriores


DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE
Ministro de Defensa Nacional

SENADO DE LA REPUBLICA

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

El día 29 del mes 07 del año 2022se radicó en este despacho el proyecto de l. /
Nº. 076 Acto Legislativo Nº. _____, con todos ycada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: Ministra de Relaciones Exteriores, Dra. MarthaLucia Ramirez y Ministro de Defensa, Dr. Diego Polanco
SECRETARIO GENERAL

RAMA EJECUTIVA DEL PODER PÚBLICO

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

BOGOTÁ, D.C., 25 JUL 2022

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

(FDO.) IVÁN DUQUE MÁRQUEZ

MINISTRA DE RELACIONES EXTERIORES

(FDO.) MARTHA LUCÍA RAMÍREZ BLANCO

DECRETA:

ARTÍCULO PRIMERO: Apruébese el «Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques», adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004.

ARTÍCULO SEGUNDO: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, el «Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques», adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004, que por el artículo primero de esta Ley se aprueba, obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo.

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

Dada en Bogotá, D.C., a los

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



MARTHA LUCÍA RAMÍREZ BLANCO
Ministra de Relaciones Exteriores



DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE
Ministro de Defensa Nacional

SENADO DE LA REPUBLICA

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

El día 29 del mes 07 del año 2022se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº. 076 Acto Legislativo Nº. _____, con todoscada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: Ministra de Relaciones Exteriores, Dra. MarthaJeria Ramirez; Ministro de Defensa, Dr. Diego Molano
SECRETARIO GENERAL

* * *

LEY 424 DE 1998

(enero 13)

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

El Congreso de Colombia
DECRETA:

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

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

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

Artículo 4º. La presente ley rige a partir de su promulgación.
El Presidente del honorable Senado de la República.

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.

* * *

RAMA EJECUTIVA DEL PODER PÚBLICO

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA

BOGOTA, D.C. 25 JUL 2022

AUTORIZADO. SOMETASE A LA CONSIDERACIÓN DEL HONORABLE CONGRESO DE LA REPÚBLICA PARA LOS EFECTOS CONSTITUCIONALES (FDO.) IVAN DUQUE MARQUEZ

MINISTRA DE RELACIONES EXTERIORES

(FDO.) MARTHA LUCIA RAMIREZ BLANCO


DECRETA:

ARTICULO PRIMERO: Apruébese el «CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTION DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE BUQUES», ADOPTADO EN LONDRES, EL 13 DE FEBRERO DE 2004.

ARTICULO SEGUNDO: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley 7ª de 1944, el «CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTION DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE BUQUES», ADOPTADO EN LONDRES, EL 13 DE FEBRERO DE 2004», 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.

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

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA



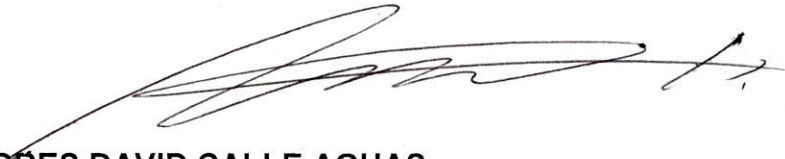
IVAN LEONIDAS NAME VASQUEZ

EL SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPUBLICA



GREGORIO ELJACH PACHECO

EL PRESIDENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES



ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS

EL SECRETARIO GENERAL DE LA H. CÁMARA DE REPRESENTANTES



JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA



LEY No. _____

2302

14 JUN 2024

"POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL <<CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE BUQUES>>, ADOPTADO EN LONDRES, EL 13 DE FEBRERO DE 2004"

REPÚBLICA DE COLOMBIA – GOBIERNO NACIONAL

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

EJECÚTESE, previa revisión de la Corte Constitucional, conforme al artículo 241-10 de la Constitución Política.

Dada, a los

14 JUN 2024

El ministro de Hacienda y Crédito Público de la República de Colombia, delegatario de funciones presidenciales, mediante Decreto 0726 del 5 de junio de 2024,



LA SECRETARIA GENERAL DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, ENCARGADA DE LAS FUNCIONES DEL DESPACHO DEL MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES,


PAOLA ANDREA VÁSQUEZ RESTREPO

EL MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL,


IVÁN VELÁSQUEZ GÓMEZ