

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CORTE CONSTITUCIONAL Sala Plena

SENTENCIA C-495 DE 2025

Referencia: expediente LAT-499

Asunto: revisión oficiosa 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, así como de la Ley 2362 del 14 de junio de 2024, por medio de la cual se aprobó el convenio.

Magistrado ponente:
Vladimir Fernández Andrade

Bogotá, D. C., diez (10) de diciembre de dos mil veinticinco (2025)

La Sala Plena de la Corte Constitucional, en ejercicio de sus competencias, en especial de la prevista en el artículo 241.10 de la Constitución Política, y cumplidos los trámites y requisitos dispuestos en el Decreto Ley 2067 de 1991, decide sobre la revisión de la Ley 2362 de 2024 “[p]or 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”.

Síntesis de la decisión

La Sala Plena adelantó el control de constitucionalidad automático e integral, 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 y de la Ley 2362 de 2024 por la cual se aprobó dicho convenio. Para ello, estableció un problema jurídico relativo al cumplimiento de los requisitos formales previstos en la Constitución Política y su compatibilidad material con la Constitución.

La Corte encontró acreditado el cumplimiento de los requisitos formales, así: (i) el Gobierno Nacional presentó el proyecto de ley ante el Senado de la República; (ii) el proyecto de ley fue debidamente publicado; (iii) fue tramitado en primer y tercer debate ante las comisiones constitucionales permanentes competentes; (iv) los informes de ponencia fueron publicados en el marco de los cuatro debates adelantados; (v) se surtieron los anuncios previos en los cuatro debates; (vi) se verificó el quórum deliberatorio y decisorio en los cuatro debates; (vii) la votación fue pública y nominal en los cuatro debates; (viii) se realizó la respectiva publicación del texto aprobado en cada debate; (ix) transcurrió el lapso mínimo de ocho días entre los debates de Comisión y

Plenaria y el lapso de 15 días entre la aprobación del proyecto en el Senado y la iniciación del trámite en la Cámara; (x) el texto final aprobado de la Ley 2362 de 2024 fue debidamente publicado; (xi) el proyecto se tramitó en dos legislaturas; (xii) se cumplieron los principios de consecutividad e identidad flexible; (xiii) se verificó que no era exigible adelantar el análisis de impacto fiscal de la iniciativa; (xiv) la ley fue sancionada por el Ejecutivo; y (xv) se verificó la ausencia de necesidad de adelantar la consulta previa.

En relación con la compatibilidad del Convenio bajo estudio y la Constitución Política, la Sala abordó su estudio mediante bloques temáticos y concluyó que su contenido es constitucional, teniendo en cuenta que su objetivo radica en prevenir, reducir al mínimo y eliminar los riesgos para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes y los recursos que puedan ser causados por el agua de lastre y los sedimentos de los buques.

De esta manera, la regulación estudiada se acompasa con los artículos 8 que dispone que es “obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas (...) naturales de la Nación” y 80 de la Constitución que establece la obligación del Estado colombiano (comprendido por todas sus ramas del poder público, órganos y entidades) de prevenir y controlar los factores del deterioro ambiental. La Sala agregó que la finalidad del Convenio desarrolla y garantiza el derecho constitucional a gozar de un ambiente sano (artículo 79 de la Constitución) y constató que las reglas precisas y operativas allí contenidas, apuntan razonablemente al logro de la finalidad declarada, se avienen al texto superior y en consecuencia son constitucionales.

Finalmente, en relación con los tres artículos de la Ley 2362 de 2024 por la cual se aprobó el Convenio bajo estudio, la Sala concluyó su constitucionalidad, toda vez que no contravienen disposición alguna del texto superior y se enmarcan en el margen de libertad que la Constitución confiere al legislador.

Tabla de contenido

I. ANTECEDENTES.....3

1. Trámite procesal.....3

2. Disposiciones objeto de control.....5

3. Respuesta del Ministerio de Relaciones Exteriores al auto de pruebas...6

4. Intervenciones7

4.1. Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.....7

4.2. Ministerio de Defensa – Dirección General Marítima8

4.3. Ministerio de Relaciones Exteriores10

4.4. Ministerio de Transporte12

4.5. INVEMAR14

4.6. Universidad del Rosario.....15

4.7. Universidad Simón Bolívar.....17

4.8. Universidad Externado de Colombia y el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM)18

4.9. Harold Eduardo Súa Montaña.....19

4.10. Resumen de las intervenciones presentadas durante el presente trámite20

5. Concepto del viceprocurador general de la Nación.....21

II. CONSIDERACIONES22

1. Competencia22

2. Problema jurídico y metodología de decisión23

3. Control de constitucionalidad sobre los *aspectos formales* del convenio y de su ley aprobatoria23

3.1. La fase previa gubernamental23

3.2. La fase legislativa.....30

4. El análisis material del convenio y de su ley aprobatoria.....42

4.1. Análisis material del contenido del Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques49

4.2. Análisis material de constitucionalidad la Ley 2362 de 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 los Buques”67

III. DECISIÓN.....67

I. ANTECEDENTES

1. Trámite procesal

1. La secretaria jurídica del Departamento Administrativo de la Presidencia de la República remitió a la Corte Constitucional copia auténtica del expediente de la Ley 2362 del 14 de junio de 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 los Buques, adoptado en Londres el 13 de febrero de 2004’*”, en cumplimiento del artículo 241.10 de la Constitución Política¹. En este sentido, la Secretaría General de la Corte Constitucional remitió el expediente de la referencia al despacho del suscrito magistrado ponente el 15 de julio de 2024².

2. A través de auto del 29 de julio de 2024, el suscrito magistrado ponente asumió el conocimiento del trámite de la referencia y decretó pruebas en las que ofició (i) a los secretarios generales del Senado de la República y de la Cámara de Representantes para que remitieran una copia integral del expediente legislativo de la Ley 2362 de 2024³, así como las certificaciones que

¹ Expediente digital, archivo “Control constitucional a Leyes Aprobatorias de Tratados”. Disponible en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=84052>. Por medio de correo electrónico del 21 de junio de 2024.

² Expediente digital, archivo “ACTA DE REPARTO - SESIÓN SALA PLENA 11 de julio de 2024”. Disponible en: https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/expediente?proceso=15&expediente=LAT0000499&lista=datosExpedientes_1762358889847

³ Por medio del auto se les solicitó a los secretarios generales del Senado de la República y de la Cámara de Representantes remitir copia digital de las Gacetas del Congreso de la República en las que se publicó (i) el texto original junto con la exposición de motivos, (ii) las ponencias para primer debate en las respectivas comisiones, (iii) las ponencias para segundo debate en cada cámara, (iv) las actas de las sesiones de las

reflejaran el cumplimiento de las exigencias constitucionales y legales del trámite⁴ y (ii) al Ministerio de Relaciones Exteriores para que certificara la calidad de plenipotenciarios de la(s) persona(s) que participaron en representación de la República de Colombia en cada actuación del trámite del Convenio previo a su remisión al Congreso de la República, remitiera copia integral de los trabajos preparatorios correspondientes al Convenio y copia auténtica de la autorización ejecutiva por medio del cual se sometió el Convenio a la aprobación del Congreso de la República.

3. Por otro lado, ordenó que una vez se recibieran todas las pruebas, se fijara en lista el proceso y, de manera simultánea, se corriera traslado a la Procuraduría General de la Nación para que rindiera el concepto de rigor y se comunicara la iniciación del proceso a la Presidencia de la República, a la Presidencia del Congreso de la República, a los ministerios de Relaciones Exteriores, de Defensa Nacional, de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de Hacienda y Crédito Público, de Transporte, de Comercio Industria y Turismo, de Ciencia, Tecnología e Innovación y al Departamento Nacional de Planeación (DNP), para que, si lo consideraban, se pronunciaran sobre el particular. En el mismo sentido, invitó a participar en este proceso a la Dirección General Marítima (DIMAR), a la Superintendencia de Puertos y Transporte, a la Armada Nacional de Colombia, al Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras “José Benito Vives de Andrés” (INVEMAR), al Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt, a la Comisión Colombiana del Océano (CCO), a las Facultades de Derecho de las Universidades Nacional de Colombia, Los Andes, Militar Nueva Granada, La Sabana, Jorge Tadeo Lozano, del Valle, del Magdalena, Simón Bolívar (Barranquilla), Tecnológica del Chocó, Javeriana, de Antioquia, del Rosario y Externado de Colombia; a la Asociación Interamericana para la Defensa del Ambiente (AIDA), a la Asociación Nacional de Industriales (ANDI), a la Academia Colombiana de Jurisprudencia y la Academia Colombiana de Derecho Internacional.

comisiones y de las plenarias en las que fue anunciado el debate y la votación, (v) las actas de las sesiones de las comisiones y plenarias en las que fue debatido y votado el proyecto de ley, y (vi) el texto completo del proyecto de ley aprobado en las respectivas comisiones y plenarias. En caso de que hubiera habido discrepancias entre lo aprobado en una y otra Cámara se solicitaron copias de las Gacetas del Congreso de la República en donde se publicaron el informe de conciliación, el acta de la sesión Plenaria en la que, de conformidad con el inciso final del artículo 160 de la Constitución Política, se anunció el debate y votación del informe de conciliación; el acta de la sesión Plenaria en la que se votó el informe de conciliación y fue publicado el texto completo del proyecto de ley aprobado en Plenaria, luego de aprobado el informe de conciliación.

⁴ Por medio del auto se les solicitó a los secretarios generales del Senado de la República y de la Cámara de Representantes remitir certificaciones que reflejen el cumplimiento de las exigencias constitucionales y legales de los siguientes trámites: (i) la radicación del proyecto de ley, (ii) las fechas de publicación en la Gaceta del Congreso del texto original y la exposición de motivos del proyecto de ley; las ponencias para los respectivos debates en las Comisiones y Plenarias y el texto aprobado en las Comisiones y Plenarias, (iii) en el evento en que se haya dado aplicación al inciso segundo del artículo 156 de la Ley 5 de 1992, se allegara constancia de que la ponencia fue distribuida antes de la iniciación de los debates y fue recibida por los congresistas, (iv) el cumplimiento del anuncio de votación previsto en el inciso final del artículo 160 de la Constitución Política; (v) el desarrollo de los debates que se llevaron a cabo para la discusión y aprobación del proyecto de ley con la especificación de las fechas de las sesiones correspondientes, el quórum deliberatorio y decisorio y las mayorías requeridas en los debates en Comisión y Plenaria, el número de integrantes que conformó cada quórum al deliberar y votar el proyecto de ley en las distintas etapas, las mayorías y las votaciones públicas y nominales con las cuales se discutió y aprobó el proyecto de ley en las respectivas Comisiones y Plenarias; (vi) en caso de que existieran discrepancias entre lo aprobado en una y otra Cámara se debía certificar el cumplimiento de la publicación de que trata el artículo 161 de la Constitución; (vii) el cumplimiento del tiempo transcurrido entre los debates previsto en el artículo 160 de la Constitución Política, y que el proyecto de ley no haya sido considerado en más de dos legislaturas de conformidad con el artículo 162 de la Constitución y (viii) el texto aprobado de la ley.

4. Mediante auto del 17 de febrero de 2025 fue necesario insistir en algunas pruebas que no habían sido allegadas⁵ y decretar pruebas adicionales⁶. Una vez recaudadas estas pruebas, por medio de auto del 27 de marzo de 2025 se dispuso continuar con el trámite correspondiente dentro del expediente de la referencia.

5. El 15 de mayo de 2025, el procurador general de la Nación⁷ manifestó impedimento para rendir concepto dentro del trámite de constitucionalidad⁸. Mediante Auto 1223 de 2025, la Sala Plena declaró fundado el impedimento y ordenó a la Secretaría General de la Corte Constitucional levantar la suspensión de términos decretada y correr traslado al viceprocurador general de la Nación por el término restante al otorgado inicialmente al procurador para que rindiera el concepto correspondiente.

6. Cumplidos los trámites constitucionales y legales propios de esta clase de juicios, y previo concepto del viceprocurador general de la nación, la Corte procede a realizar el estudio de constitucionalidad del Convenio y de su ley aprobatoria.

2. Disposiciones objeto de control

7. Las normas cuya constitucionalidad revisa la Corte son 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 y la Ley 2362 de 2024 por la cual aquel fue aprobado.

8. El texto del instrumento internacional aprobado mediante la Ley 2362 de 2024 se incluye como *Anexo* de esta sentencia.

⁵ Mediante auto del 17 de febrero de 2025, el suscrito magistrado ponente ofició al secretario general del Senado de la República para que remitiera copia digital de la Gaceta del Congreso de la República No. 1006 de 2023, en donde consta la publicación del texto aprobado en segundo debate en la Plenaria del Senado de la República del proyecto de Ley No. 076 de 2022. También le fueron solicitadas las certificaciones que reflejaran el cumplimiento de los siguientes trámites: (i) la radicación del proyecto de ley, (ii) la fecha de publicación de la gaceta del Congreso de la República del texto aprobado en la Comisión Segunda del Senado (primer debate), (iii) el cumplimiento del anuncio de votación previsto en el inciso final del artículo 160 de la Constitución Política, (iv) el desarrollo del debate que se llevó a cabo en Comisión Segunda del Senado para la discusión y aprobación del proyecto de ley, así como (iv) el cumplimiento del tiempo transcurrido entre los debates y que el proyecto de ley no hubiera sido considerado en más de dos legislaturas. A su vez, se ofició al secretario general de la Cámara de Representantes para que remitiera copia digital de las gacetas del Congreso de la República en las que fue publicada el Acta No. 10 del 8 de noviembre de 2023 de la sesión de la Comisión Segunda Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes en la que fue anunciado el debate y la votación del proyecto de ley que culminó con la aprobación de la Ley 2362 de 2024., el Acta No. 11 del 14 de noviembre de 2023 de la sesión de la Comisión Segunda Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes en la que fue debatido, votado y aprobado el proyecto de ley que culminó con la aprobación de la Ley 2362 de 2024 y el Acta No. 132 del 16 de abril de 2024 de la sesión plenaria de la Cámara de Representantes en la que fue debatido, votado y aprobado el proyecto de ley que culminó con la aprobación de la Ley 2362 de 2024. También le fueron solicitadas las certificaciones que reflejaran el cumplimiento de (i) las fechas de publicación en la Gaceta del Congreso de la República de la ponencia para el debate en Comisión Segunda de la Cámara de Representantes y el texto aprobado en la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, (ii) el día en que se realizó el debate y la votación en Plenaria de la Cámara de Representantes, así como el número y la fecha de la Gaceta del Congreso donde conste esa actuación, (iii) el desarrollo del debate en Plenaria de la Cámara de Representantes donde se llevó a cabo la discusión y aprobación del proyecto de ley y (iv) el cumplimiento del tiempo transcurrido entre los debates y que el proyecto de ley no hubiera sido considerado en más de dos legislaturas.

⁶ Mediante auto del 17 de febrero de 2025, el suscrito magistrado ponente ofició a los secretarios generales del Senado de la República y de la Cámara de Representantes para que certificaran si la iniciativa legislativa que dio origen a la Ley 2362 de 2024 contó con examen de impacto fiscal y de trámite de consulta previa. También se ofició a la Secretaría Jurídica de la Presidencia de la República para que remitiera copia del Decreto 26 del 5 de junio de 2024 “por el cual se delegan las funciones legales y unas funciones constitucionales”.

⁷ Gregorio Eljach Pacheco.

⁸ Por la causal consistente en haber intervenido en la expedición de la norma objeto de control pues, en ejercicio de sus deberes y funciones como secretario general del Senado de la República, había participado durante su trámite legislativo.

9. La Ley 2362 de 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 consta de tres artículos y se transcribe a continuación conforme a su publicación en el Diario Oficial No. 52.787 del 14 de junio de 2024.

LEY 2362 DE 2024
(junio 14)

Por medio de la cual se aprueba el “Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos (sic) de Buques”, adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004.

[...]

El Congreso de Colombia

DECRETA:

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

3. Respuesta del Ministerio de Relaciones Exteriores al auto de pruebas⁹

10. La Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores indicó que el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, fue adoptado por la Organización Marítima Internacional en Londres, el 13 de febrero de 2004 y entró en vigor a nivel internacional el 8 de septiembre de 2017.

11. El Ministerio explicó que la República de Colombia no es un Estado Signatario del Convenio y, en consecuencia, para hacer parte de este, “se deberá depositar el respectivo instrumento de adhesión, con sujeción a lo dispuesto en su [a]rtículo 18. En ese sentido, [precisó que] no se requirió de la expedición de Plenos Poderes o de confirmación de acto alguno para ninguna de las actuaciones previas a su presentación ante el Congreso de la República”¹⁰.

⁹ Expediente digital, archivo “LAT0000499-Pruebas del Expediente (Recepción y Paso al Despacho)-(2024-08-06 11-39-08).pdf”. Disponible en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=86882>

¹⁰ Expediente digital, archivo “Respuesta a oficio OPC-073 - Ministerio de Relaciones Exteriores”, p. 5.

12. Asimismo, indicó que el entonces presidente de la República¹¹ impartió la aprobación ejecutiva el 25 de julio de 2022 y ordenó someter a consideración del Congreso de la República el tratado en cuestión.

13. Respecto de los trabajos preparatorios mencionó que, al tratarse de un tratado multilateral, “respecto al cual el Estado colombiano no funge como depositario, en el archivo interno de esta Dirección no se encuentran los documentos relativos al proceso de negociación del texto”¹². Sin embargo, señaló que en la página *web* de la Organización Marítima Internacional se encuentra la información sobre el proceso de negociación y adopción del Convenio.

4. Intervenciones

4.1. Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible¹³

14. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible solicitó la constitucionalidad 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, aprobado por medio de la Ley 2362 del 14 de junio 2024.

15. A juicio del Ministerio, las siguientes razones justifican la constitucionalidad de la ley:

a. “[L]a importancia de la ley radica en que aborda la protección de varios derechos, y sobre todo la regulación de actividades y la promoción de políticas que mejoran la calidad de vida, garantizan un nuevo orden y fortalece la vida sana en comunidad, [...]”¹⁴. Además, expulsar el agua de los buques es una práctica nociva “que puede introducir especies invasoras y patógenos en nuevos ecosistemas, lo que finalmente genera un problema ecológico”¹⁵. En tal sentido, urge reglamentar en el país los “tratamientos específicos de agua lastre antes de su descarga con la única finalidad de evitar la propagación de esos virus y bacterias, que afectan la vida y la salud”¹⁶.

b. La norma se encuentra en armonía con el artículo 79 de la Constitución Política, pues se orienta a “crear un ambiente propicio para lograr una vida saludable y satisfactoria en beneficio de todos los habitantes del territorio Nacional”¹⁷.

c. La ley propende por la protección del derecho fundamental a una vida digna, sin afectar las libertades públicas; fortalece los fines del Estado sin afectar los principios de legalidad e igualdad ante la ley.

d. A través de la Dirección de Asuntos Marinos, Costeros y Recursos Acuáticos (DAMCRA), el ministerio considera que la aprobación del

¹¹ Iván Duque Márquez.

¹² Expediente digital, archivo “Respuesta a oficio OPC-073 - Ministerio de Relaciones Exteriores”, p. 5.

¹³ Expediente digital, archivo “LAT0000499-Conceptos e Intervenciones-(2024-08-13 02-18-52).pdf”. Disponible en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=87296>

¹⁴ Expediente digital, archivo “Intervención - Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible”, p. 6.

¹⁵ Expediente digital, archivo “Intervención - Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible”, p. 6.

¹⁶ Expediente digital, archivo “Intervención - Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible”, p. 6.

¹⁷ Expediente digital, archivo “Intervención - Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible”, p. 6 y 7.

Convenio contribuye con el cumplimiento del literal “h” del artículo 8 de la Ley 165 de 1994, el cual, establece que cada parte “[i]mpedirá que se introduzcan, controlará o erradicará las especies exóticas que amenacen a ecosistemas, hábitats o especies”.

e. El convenio ya hace parte de la reglamentación técnica vigente en el país, conforme al texto de la Resolución 477 de 2012 expedida por la Dirección General Marítima, “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”.

f. “Por medio de la Resolución No. 883 de 2018 expedida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, ya existe un conjunto de normas que establecen los parámetros y los valores máximos permisibles en los vertimientos puntuales a cuerpos de agua marinas, incluyendo aguas de lastre”.

g. La ley está en armonía con las normas vigentes sobre controles para prevenir la introducción de especies exóticas invasoras. Así, la adopción del convenio coadyuva a la reducción de riesgo de pérdida de biodiversidad.

h. La reglamentación del agua lastre, debe darse a nivel nacional e internacional, para garantizar el medio ambiente, la salud, el bienestar y la vida.

i. La ley cumple con el “test de razonabilidad”.

16. En tal sentido, el Ministerio solicitó a la Corte que se declarara la constitucionalidad de la norma bajo estudio¹⁸.

4.2. Ministerio de Defensa – Dirección General Marítima¹⁹

17. La Dirección General Marítima (DIMAR) indicó que la Ley 2362 de 2024 “tiene concordancia y relación directa con la Constitución Política de 1991”²⁰, las leyes ambientales y la jurisprudencia de la Corte Constitucional. Además, “cumplió con la respectiva publicidad, anuncios y las fechas de tránsito entre las respectivas comisiones y plenarias, así como la sanción presidencial, requisitos establecidos en la Ley 5 de 1992”²¹.

18. De igual manera, la DIMAR indicó que el convenio busca prevenir, reducir al límite y eliminar la transferencia de Especies Exóticas Invasoras (EEI) y Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos (OAP) provenientes del agua lastre y los sedimentos de los buques, debido a los impactos ambientales en los ecosistemas marinos que generan amenazas a la salud pública y “ocasionan enormes costos económicos a nivel global en sectores como la pesca, el turismo, la infraestructura, entre otros”²². Indicó que el Convenio busca evitar riesgos al medio ambiente, a la salud, a los bienes y

¹⁸ Expediente digital, archivo “Intervención - Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible”, p. 7.

¹⁹ Expediente digital, archivo “Intervención”. Disponible en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=87356>

²⁰ Expediente digital, archivo “Intervención”, p. 3.

²¹ Expediente digital, archivo “Intervención”, p. 3.

²² Expediente digital, archivo “Intervención”, p. 4.

recursos del Estado y los particulares.

19. Adicionalmente, se refirió a los antecedentes normativos y a los aspectos técnicos del convenio. Respecto a este último punto, resaltó que el Convenio entró en vigor el 8 de septiembre de 2017 y actualmente cuenta con 97 Estados Parte (“93.73% (...) del tonelaje mundial de la flota”), lo que “demuestra en el escenario internacional la importancia de contribuir a la protección del medio marino y reducir los impactos ambientales generados por el transporte marítimo internacional”²³.

20. En ese sentido, agregó que la implementación del Convenio significa contribuir de manera directa al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), especialmente los relacionados con la sostenibilidad de la vida submarina, la protección de la biodiversidad y la reducción de la propagación de especies invasoras. Según indicó, se ha estimado que anualmente, se transfieren aproximadamente de tres a cinco billones de toneladas de agua de lastre a nivel global, lo que plantea un riesgo ambiental internacional pues “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”²⁴; situación que se acentúa con la creciente demanda del transporte marítimo y el incremento de la construcción de naves a escala global.

21. Respecto a las acciones y a la participación de Colombia en el escenario internacional la DIMAR indicó que Colombia ha participado en distintos escenarios internacionales y se ha destacado como un país líder en la implementación de las directrices del Convenio de Aguas de Lastre a nivel internacional, pese a que no era parte de ese instrumento.

22. De otro lado, mencionó que Colombia ha ratificado y se ha adherido a algunos convenios y tratados relevantes en la evolución del estudio del control y gestión del agua del lastre; sin embargo, “ninguno de ellos provee lineamientos técnicos específicos y fuerza normativa suficiente para ejercer control y gestión eficiente, eficaz y efectivo del agua de lastre”²⁵. En tal sentido, agregó que el Convenio en estudio crea “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”²⁶ problemas o riesgos al medio ambiente y a la salud humana, entre otros.

23. Para la DIMAR, “la ratificación de 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, 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, junto con la obligación del Estado de planificar el manejo y 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

²³ Expediente digital, archivo “Intervención”, p. 4.

²⁴ Expediente digital, archivo “Intervención”, p. 5.

²⁵ Expediente digital, archivo “Intervención”, p. 7.

²⁶ Expediente digital, archivo “Intervención”, p. 8.

en favor de la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas”²⁷.

24. Además, precisó que es de “interés prioritario de la [DIMAR], la intención de ratificar a nivel nacional el Convenio de Gestión y Control de agua de lastre y de esta manera cumplir con los compromisos [...] como país líder regional del Proyecto *GloBallast*, en cuanto a la adhesión de este instrumento internacional”²⁸.

25. Finalmente, señaló que el Convenio guarda relación directa con los artículos de la Constitución Política: 8, 11, 44, 49, 58, 66, 67, 78, 79, 80, 81, 215, 268, 277, 289, 300, 313, 317, 331, 333, 334, 339, 340 y 366. Asimismo, se refirió a diferentes pronunciamientos de la Corte Constitucional relacionados con el medio ambiente sano. Por las anteriores consideraciones, la DIMAR “observa pertinente que la Corte Constitucional declare la exequibilidad de la Ley 2362 de 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”²⁹.

4.3. Ministerio de Relaciones Exteriores³⁰

26. La Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores se refirió al contexto del convenio y a su propósito. Indicó que este fue una respuesta a la “creciente preocupación internacional respecto a la transferencia de especies acuáticas invasoras a través del agua de lastre de los buques, fenómeno que representa una de las principales amenazas a la biodiversidad marina, la salud pública y la sostenibilidad de los ecosistemas acuáticos”³¹. Además, fue diseñado para “establecer un marco jurídico global destinado a prevenir, minimizar y, en última instancia, eliminar la transferencia de organismos acuáticos dañinos y agentes patógenos a través del agua de lastre y los sedimentos de los buques”³².

27. Para el Ministerio, la implementación del convenio es esencial para la protección y conservación de la biodiversidad marina y para mitigar los riesgos económicos y sanitarios asociados a las especies invasoras. Además, en el caso particular de Colombia, su firma y ratificación “adquiere especial relevancia, dado que sus puertos reciben un vol[ú]men significativo de tráfico marítimo internacional”³³. Adicionalmente, precisó que el convenio consta de un preámbulo, veintidós artículos, un anexo, dos apéndices y cuatro resoluciones, refiriéndose a cada uno de ellos.

28. Reiteró que Colombia no es país signatario del convenio, por lo que, para hacerse parte “deberá depositar el respectivo instrumento de adhesión conf[ir]me al [a]rtículo 18 de Convenio”³⁴. Por tal razón, el Ministerio recordó que, no se requirió de la expedición de plenos poderes o de confirmación de acto alguno para las actuaciones previas a la presentación del convenio ante el Congreso de la República. Asimismo, señaló que el 25 de julio de 2022 el

²⁷ Expediente digital, archivo “Intervención”, p. 8.

²⁸ Expediente digital, archivo “Intervención”, p. 8.

²⁹ Expediente digital, archivo “Intervención”, p. 15.

³⁰ Expediente digital, archivo “Respuesta a Oficio de Pruebas”. Disponible en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=105430>

³¹ Expediente digital, archivo “Intervención Ministerio de Relaciones Exteriores”, p. 5.

³² Expediente digital, archivo “Intervención Ministerio de Relaciones Exteriores”, p. 5.

³³ Expediente digital, archivo “Intervención Ministerio de Relaciones Exteriores”, p. 5.

³⁴ Expediente digital, archivo “Intervención Ministerio de Relaciones Exteriores”, p. 20.

entonces presidente de la República impartió la aprobación ejecutiva y ordenó someterlo a consideración del Congreso de la República para su aprobación de conformidad con el numeral 16 del artículo 150 de la Constitución Política.

29. En relación con el trámite adelantado por el Congreso de la República, el Ministerio mencionó que el proyecto de ley, que culminó con la aprobación de la Ley 2362 del 14 de junio de 2024, se presentó al Senado de la República “con sujeción a lo dispuesto en los artículos 150-16, 154, 189-2 y 224 de la Constitución”³⁵. Agregó que, surtido el trámite, la ley fue sancionada y publicada en el Diario Oficial No. 52.787 del 14 de junio de 2024. Finalmente, indicó que, conforme al artículo 241 superior, el 21 de junio de 2024 el gobierno Nacional, remitió a la Corte Constitucional “copia auténtica de la Ley 2362 de 2024”.

30. Sobre la constitucionalidad material del convenio, el Ministerio manifestó que el Estado tiene el deber de proteger la biodiversidad y garantizar la conservación de la flora y fauna colombiana, “haciendo hincapié en la protección de las especies endémicas, aquellas que son exclusivas del territorio nacional, y tienen un valor ecológico, cultural y económico significativo”³⁶. Asimismo, mencionó que existe un deber de implementar políticas públicas que prevengan y gestionen la proliferación de especies invasoras, encaminadas a evitar un daño a la biodiversidad.

31. Respecto a la relevancia del convenio, indicó que este establece normas específicas de desempeño (Norma D-2) que fijan límites cuantitativos precisos respecto a la concentración permisible de organismos presentes en el agua de lastre descargada. Asimismo, exige a los buques que desarrollen y mantengan planes de gestión del agua lastre, así como registros de las operaciones realizadas. En tal sentido, el Ministerio señaló que la adhesión y ratificación del convenio por Colombia, como un Estado costero con alta biodiversidad, es de gran importancia y contribuirá a robustecer la protección de los ecosistemas marinos, especialmente en las regiones del Caribe y el Pacífico colombiano.

32. En relación con el análisis de impacto fiscal y en atención a la Sentencia C-170 de 2021, precisó que el convenio, “no impone una orden de gasto ni tampoco un beneficio tributario que no hubiera sido previsto de manera previa”³⁷. Adicionalmente, se refirió al concepto del Ministerio de Hacienda y Crédito Público del 26 de enero de 2024, mediante el cual se indicó, entre otras cosas, que “los gastos que podría generar la entrada en vigencia del Convenio tendrían que ser armonizados con las restricciones del Marco Fiscal de Mediano Plazo y ser incluidos en las proyecciones de gastos de mediano plazo del sector de la entidad involucrada en su ejecución, que para el presente caso sería la Dirección General Marítima – DIMAR (...)”³⁸. Finalmente, reiteró que el Convenio entró en vigor el 8 de septiembre de 2017 y que, una vez la Corte se pronuncie, se podrá depositar el instrumento de adhesión para que el convenio entre en vigor.

33. Con base en lo expuesto, y “considerando que el Convenio [...] cumplió con los requisitos formales previstos en la Constitución Política para su

³⁵ Expediente digital, archivo “Intervención Ministerio de Relaciones Exteriores”, p. 21.

³⁶ Expediente digital, archivo “Intervención Ministerio de Relaciones Exteriores”, p. 22.

³⁷ Expediente digital, archivo “Intervención Ministerio de Relaciones Exteriores”, p. 24.

³⁸ Expediente digital, archivo “Intervención Ministerio de Relaciones Exteriores”, p. 25.

suscripción y aprobación legislativa, y que el contenido de est[e] consulta los principios y postulados que gobiernan el Estado colombiano y su política exterior”³⁹, el Ministerio solicitó “declararlo constitucional y declarar exequible la Ley 2362 del 14 de junio de 2024”.

4.4. Ministerio de Transporte⁴⁰

34. El Ministerio de Transporte precisó que “es la Dirección General Marítima la entidad facultada, (...), [para] emitir concepto sobre temas de inspección y control de buques”⁴¹. Posteriormente, la entidad manifestó que el tratado en cuestión busca ayudar a detener la propagación de los organismos acuáticos y agentes patógenos potencialmente perjudiciales en el agua de lastre. Asimismo, señaló que la descarga del agua lastre en los puertos, puede ocasionar impactos ambientales. Agregó que el convenio entró en vigor el 8 de septiembre de 2017 y, que actualmente cuenta con 88 Estados parte y “con una flota que representa cerca del 91,20% del tonelaje mundial, por lo cual los buques desde esta fecha deben estar gestionando su propia agua de lastre para suprimir o neutralizar los organismos acuáticos o patógenos”⁴².

35. El Ministerio indicó que “la implementación del Convenio significa contribuir de manera directa al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (...) que incluyen metas relacionadas con la sostenibilidad de la vida submarina, la protección de la biodiversidad y la reducción de la propagación de las especies invasoras”⁴³. Además, se refirió a los antecedentes normativos del convenio y a sus aspectos técnicos.

36. Sumado a lo anterior, presentó una revisión del contenido de la Ley 2362 de 2024. Respecto al control e inspección, concluyó que el país cuenta con la estructura administrativa para realizar el control e inspección al cumplimiento de la Ley 2362 de 2024. Sin embargo, precisó que aún es necesario realizar más procesos de formación y capacitación del convenio para su correcta implementación.

37. En relación a los lineamientos técnicos del convenio, expresó que se cuenta con herramientas como la Resolución 477 de 2012 expedida por la DIMAR por medio de 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 y la Resolución No. 883 de 2018 expedida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en la que se establecen los parámetros y los valores máximos permisibles en los vertimientos puntuales a cuerpos de agua marinas, incluyendo aguas de lastre. Sobre este punto, precisó que la existencia de la reglamentación nacional previa a la expedición de la Ley 2362 de 2024, contribuye a armonizar la ejecución del convenio en estudio.

38. Sobre las instalaciones de recepción de sedimentos, indicó que “es

³⁹ Expediente digital, archivo “Intervención Ministerio de Relaciones Exteriores”, p. 26.

⁴⁰ Expediente digital, archivo “Intervención - respuesta Autos de 29/07/24 y 27/03/25 - Ministerio de Transporte”. Disponible en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=106097>

⁴¹ Expediente digital, archivo “Conceptos e Intervenciones”, p. 5.

⁴² Expediente digital, archivo “Intervención - respuesta Autos de 29/07/24 y 27/03/25 - Ministerio de Transporte”, p. 6.

⁴³ Expediente digital, archivo “Intervención - respuesta Autos de 29/07/24 y 27/03/25 - Ministerio de Transporte”, p. 6.

importante que las autoridades nacionales que tengan relación con la implementación del artículo 5 de la Ley 2362 de 2024, evalúen si las instalaciones que tienen las empresas reúnen las condiciones para garantizar la prestación adecuada de este servicio en los puertos y terminales donde se efectúen trabajos de reparación o de limpieza de tanques de lastre”⁴⁴. En ese sentido, es importante evaluar si lo mencionado puede acarrear obligaciones que no fueron consideradas en el análisis de impacto fiscal, así como las implicaciones que podría tener para el cumplimiento del convenio.

39. Respecto al intercambio de aguas de lastre, el Ministerio señaló que de conformidad con la exposición de motivos de la Ley 2362 de 2024 Colombia aún está en proceso de oficializar las zonas de recambio de agua de lastre tanto en el Pacífico como en el Caribe, para dar respuesta a la Regla B-4 (Cambio de agua de lastre) y la Regla D-1 (Norma para el cambio del agua de lastre). Por esa razón, en el marco del cumplimiento del convenio, es relevante evaluar qué efectos puede tener para el país que no estén definidas estas zonas.

40. Además, mencionó la necesidad de reflexionar sobre los desafíos técnicos y financieros que implica la delimitación de estas áreas, los cuales, “pueden implicar inversiones que van más allá de los gastos que fueron asociados a la carga administrativa de la Dirección General Marítima”⁴⁵. En ese sentido, concluyó que las autoridades nacionales que tengan relación con la implementación de la ley en cuestión consideren las obligaciones financieras que implica la delimitación de estas áreas. En tal sentido, es preciso evaluar si los recursos asociados con la carga administrativa de la DIMAR son suficientes para cumplir las obligaciones del convenio.

41. En relación con la facultad sancionatoria, el Ministerio indicó que la Corte debe revisar “las implicaciones de coherencia normativa entre la Ley 2362 de 2024 y las leyes 1333 de 2009, y 2387 de 2024, considerando posibles vacíos y controversias jurídicas que se puedan presentar con las partes del convenio en el marco de la legislación colombiana”⁴⁶. A su juicio, se debe revisar el alcance del numeral 2 del artículo 7, numeral 1 del artículo 8, literal c) del artículo 9, el numeral 1 y 2 del artículo 12 del Convenio.

42. Según el Ministerio, respecto al artículo 12 de la ley sujeta a control, existe falta de coherencia con la legislación colombiana ya que, en el país cualquier actividad puede ser suspendida aplicando el principio de precaución ambiental. Igualmente, mencionó que el numeral 2 del artículo 7 de la Ley 2362 de 2024, también limita la posibilidad de exigir a los buques que ingresen al país, obligaciones ambientales adicionales para el manejo de aguas de lastre que no estén establecidas dentro del convenio, como la Resolución No. 883 de 2018 expedida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible “donde se establecen los parámetros y los valores máximos permisibles en los vertimientos puntuales a cuerpos de agua marinas, incluyendo aguas de lastre”⁴⁷. A su juicio, esa exigencia aplicaría a los buques colombianos y no a

⁴⁴ Expediente digital, archivo “Intervención - respuesta Autos de 29/07/24 y 27/03/25 - Ministerio de Transporte”, p. 11.

⁴⁵ Expediente digital, archivo “Intervención - respuesta Autos de 29/07/24 y 27/03/25 - Ministerio de Transporte”, p. 12.

⁴⁶ Expediente digital, archivo “Intervención - respuesta Autos de 29/07/24 y 27/03/25 - Ministerio de Transporte”, p. 13.

⁴⁷ Expediente digital, archivo “Intervención - respuesta Autos de 29/07/24 y 27/03/25 - Ministerio de Transporte”, p. 14.

buques extranjeros, lo que implicaría desigualdad de condiciones y “desventaja mercantil para los buques colombianos”⁴⁸.

43. Finalmente, se refirió al alcance del artículo 8 de la Ley 2362 de 2024 pues, se deja a consideración de la administración del buque, la evaluación de las pruebas de infracciones ambientales, para que estime si las pruebas aportadas son suficientes para iniciar un proceso o no sobre la presunta infracción, independientemente de donde esto ocurra. Así, mencionó que “es necesario que la Corte revise las implicaciones de asumir estos compromisos pactados en el convenio y su coherencia con la legislación ambiental colombiana”⁴⁹.

44. En conclusión, la entidad consideró que se deben “revisar algunos puntos que, por temas fiscales, o por coherencia normativa deben evaluarse y pueden retrasar o no la aplicabilidad de esta [l]ey”. No obstante, estima que esta Corporación debe declarar la constitucionalidad del convenio y su ley aprobatoria.

4.5. INVEMAR⁵⁰

45. El Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras “José Benito Vives de Andréis” (INVEMAR) indicó que “avala e insta a la aprobación de la ley que aprueba y adopta el tratado internacional”⁵¹, teniendo en cuenta que, en el desarrollo misional del Instituto, se han adelantado investigaciones y monitoreos en los cuales se han considerado los efectos de las especies acuáticas invasoras en el hábitat marino costero nacional. Asimismo, mencionó que esas especies pueden suponer una amenaza para los ecosistemas marinos, por los procesos de adaptación que se han agudizado en los últimos tiempos y se derivan de la posibilidad de que las embarcaciones llenen los cascos de acero con agua de lastre. Lo anterior, sumado al desarrollo global y al aumento del transporte marítimo.

46. A su juicio, el convenio en cuestión guarda estrecha relación con “el espíritu ambientalista de nuestra constitución nacional”⁵², en congruencia con la soberanía nacional y la participación internacional en temas ambientales. Según INVEMAR, el Convenio se ajusta a los artículos 79 y 80 de la Constitución Política. Así, considera que el convenio (i) pretende que los países, de común acuerdo, minimicen la transferencia de especies invasoras y la reducción de los ecosistemas marinos y costeros; y (ii) se alinea con la obligación de proteger el medio ambiente y evitar la contaminación, obligación que se materializa con la adopción de acuerdos internacionales. Además, indicó que el convenio se encuentra acorde con el artículo 25 superior que consagra la vida digna, así como con los conceptos de seguridad alimentaria y salud.

47. Adicionalmente, indicó que, con la adopción del convenio, se da “amplia aplicación al artículo 226 sobre la relevancia de la ratificación de los tratados por parte de Colombia”⁵³, por lo que la Ley 2362 de 2024 “daría fuerza

⁴⁸ Expediente digital, archivo “Intervención - respuesta Autos de 29/07/24 y 27/03/25 - Ministerio de Transporte”, p. 14.

⁴⁹ Expediente digital, archivo “Intervención - respuesta Autos de 29/07/24 y 27/03/25 - Ministerio de Transporte”, p. 16.

⁵⁰ Expediente digital, archivo “Intervención – INVEMAR”. Disponible en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=104891>

⁵¹ Expediente digital, archivo “Intervención – INVEMAR”, p. 2.

⁵² Expediente digital, archivo “Intervención – INVEMAR”, p. 2.

⁵³ Expediente digital, archivo “Intervención – INVEMAR”, p. 3.

vinculante a las normas y procedimientos que contiene sobre la gestión del agua lastre y los sedimentos de buques”⁵⁴. De igual manera, en relación con el artículo 229 superior, indicó que con la ratificación del tratado “se ejerce soberanía nacional en la protección de los recursos naturales, en particular los de las aguas marinas, en cuanto a la jurisdicción nacional y los temas de comercio y tráfico internacional marítimo”⁵⁵. De otro lado, precisó que “se ha dado el trámite pertinente al proceso de adopción o ratificación del Convenio, al haberse surtido la etapa de revisión y aprobación por parte del Congreso de la República en debida forma”⁵⁶.

48. El Instituto se refirió al objetivo general del convenio, así como a sus obligaciones y precisó que, de manera particular, el artículo 6 promueve el desarrollo de investigación científica y técnica sobre la gestión del agua de lastre para vigilar los efectos de la gestión de aquellas y la implantación de las respectivas labores de vigilancia por cada país. Asimismo, indicó que es importante para el país comprometerse con la adopción y vigilancia de los parámetros sobre las prácticas de gestión del agua de lastre y sedimentos de buques en el territorio nacional, tanto para los buques colombianos como extranjeros. Lo anterior, para prevenir que se cause un daño al medio ambiente, a la salud o a los recursos propios o de otros Estados.

49. Según el INVEMAR, la adopción del convenio supone la reducción de especies invasoras que puedan causar desequilibrios ecológicos; la prevención de la contaminación marina; la demostración del compromiso con la sostenibilidad y la protección del medio ambiente global; el cumplimiento de los estándares mínimos internacionales de la Organización Marítima Internacional; facilita el comercio internacional al incentivar el intercambio comercial marítimo; fomenta el desarrollo y la innovación en tecnologías de tratamiento de agua lastre; contribuye a la prevención de enfermedades que afecten a la fauna marina, el cumplimiento de los compromisos medioambientales globales del país y la modernización y adecuación de la infraestructura portuaria así como creación de instalaciones para el tratamiento de agua lastre; evita daños a la pesca, a la biodiversidad marina y a otros sectores económicos; y promueve la reducción de costos a largo plazo, asociados, por ejemplo, a la restauración de ecosistemas dañados.

50. Finalmente, indicó que coincide con “la consideración emitida por la Dirección de Asuntos Marinos, Costeros [y Recursos] Acuáticos (DAMCRA), del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible” en tanto “la aprobación del Convenio de Agua y sedimentos de lastre promovido por la Organización Marítima Internacional contribuye con el cumplimiento del artículo 8 literal “h” de la Ley 165 de 1994 adoptada por el país en materia de biodiversidad. Este artículo establece que cada parte “[i]mpedirá que se introduzcan, controlará o erradicará las especies exóticas que amenacen a ecosistemas, hábitats o especies”. En conclusión, manifestó estar de acuerdo con la declaratoria de exequibilidad de la norma.

4.6. Universidad del Rosario⁵⁷

⁵⁴ Expediente digital, archivo “Intervención – INVEMAR”, p. 3.

⁵⁵ Expediente digital, archivo “Intervención – INVEMAR”, p. 3.

⁵⁶ Expediente digital, archivo “Intervención – INVEMAR”, p. 3.

⁵⁷ Expediente digital, archivo “Conceptos e Intervenciones”. Disponible en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=104263>

51. La Universidad del Rosario se centró en el examen material de la ley aprobatoria del tratado a la luz de la Constitución Política y el derecho internacional. Así, presentó los siguientes argumentos para concluir que la Ley 2362 de 2024 y el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, también conocido como el Convenio *BWM* por sus siglas en inglés (*Ballast Water Management Convention*), “son constitucionalmente exequibles”.

52. En primer lugar, para la interviniente, el objeto y el fin del Convenio, “es compatible con varios contenidos constitucionales que expresan finalidades de la CP1991”⁵⁸. Indicó que el objeto y fin del Convenio en cuestión “es de carácter difuso (...) que se extiende a lo largo del preámbulo, las obligaciones generales y otras normas a lo largo del texto”⁵⁹. En ese sentido, el control material de las afirmaciones del preámbulo y el articulado subsecuente “pueden ser comparadas con la finalidad del Estado y de la CP 1991 para cotejar su afinidad y constitucionalidad material”⁶⁰. Así, es esencial analizar cómo la Constitución aborda la protección del medio ambiente y los recursos naturales.

53. En ese orden, indicó que la Constitución establece la protección del medio ambiente, “siendo los artículos 8 y 79 clave para este concepto, ya que protegen las riquezas naturales de la nación y el derecho a un medio ambiente sano”⁶¹. Asimismo, se refirió a los artículos 226 y 227 de la Constitución, indicando que son fundamentales para entender la adopción y el cumplimiento de convenios internacionales. Mencionó que “las gestiones de Colombia ante la OMI y su liderazgo en los escenarios preparatorios para este convenio, son evidencia de la afinidad entre el objeto del tratado y los fines del Estado”⁶². Además, la Carta Política faculta al Congreso para expedir leyes relacionadas con la protección del medio ambiente y los recursos naturales.

54. En segundo lugar, el Convenio desarrolla obligaciones para el Estado cuyo alcance ya se ha probado como afín al marco constitucional. Según la intervención, la Ley 165 de 1994 proporciona la base legal para que Colombia adopte medidas regulatorias y políticas que controlen y gestionen las aguas de lastre en el marco del Convenio estudiado. Puntualizó, en que la citada ley permite establecer normativas que exijan a los buques cumplir con las normas D-1 y D-2 del Convenio. Asimismo, indicó que la ley respalda la implementación de sistemas de inspección y monitoreo para garantizar el cumplimiento de las regulaciones sobre aguas de lastre y promueve la cooperación con otros países. Finalmente, señaló que la Ley 165 de 1994 y el Convenio “se complementan entre sí, y ambos buscan proteger la biodiversidad marina de los riesgos asociados con la transferencia de organismos acuáticos a través de las aguas de lastre”⁶³.

55. En tercer lugar, el examen de constitucionalidad debe tener en cuenta las conductas de los órganos especializados como la DIMAR, que ya han desarrollado actividades y contenidos que serán parte de las obligaciones adquiridas por el Estado al hacerse parte del instrumento internacional en

⁵⁸ Expediente digital, archivo “Conceptos e Intervenciones”, p. 3.

⁵⁹ Expediente digital, archivo “Conceptos e Intervenciones”, p. 4.

⁶⁰ Expediente digital, archivo “Conceptos e Intervenciones”, p. 4.

⁶¹ Expediente digital, archivo “Conceptos e Intervenciones”, p. 4.

⁶² Expediente digital, archivo “Conceptos e Intervenciones”, p. 5.

⁶³ Expediente digital, archivo “Conceptos e Intervenciones”, p. 6.

cuestión. Señaló que la Resolución 477 de 2012 de la DIMAR y el Convenio están intrínsecamente relacionados.

56. Adicionalmente, señaló que la ratificación del Convenio es relevante para la protección de la biodiversidad marina; el cumplimiento de obligaciones internacionales; la armonización de regulaciones; el fortalecimiento de la autoridad marítima, proporcionando a la DIMAR un marco legal sólido para regular y controlar las actividades de gestión del agua de lastre y; para la prevención de daños económicos, dado que la introducción de especies invasoras puede ocasionar daños a la economía del país, especialmente en las zonas de pesca y turismo.

57. Finalmente, señaló que “la ratificación del convenio sería un paso lógico y necesario para fortalecer la protección de los ecosistemas marinos del país y cumplir con sus obligaciones internacionales”⁶⁴. Por lo anterior, el convenio bajo análisis es constitucional.

4.7. Universidad Simón Bolívar⁶⁵

58. La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Simón Bolívar expuso los argumentos por los cuales considera que “los actos objeto de revisión se ajustan a la Constitución Política”⁶⁶. Según la intervención “la importancia de la ley radica en que aborda la protección de varios [d]erechos, y sobre todo la regulación de actividades y la promoción de políticas que mejoran la calidad de vida, garantizan un nuevo orden y fortalece la vida sana en comunidad, identificando temas tan importantes como el agua lastre”⁶⁷. Asimismo, señaló que expulsar el agua de los tanques de los buques, es una práctica nociva que puede introducir especies invasoras y patógenos, generando un problema ecológico. En ese sentido, indicó que “urge reglamentar [...] tratamientos específicos de agua lastre antes de su descarga”⁶⁸, para evitar la propagación de virus y bacterias que puedan afectar la vida y la salud.

59. En tal sentido, indicó que la ratificación del convenio protege la biodiversidad marina y contribuye al cumplimiento de obligaciones internacionales que demuestra el compromiso con la protección del medio ambiente. Adicionalmente, expresó que la ley “está en armonía con los principios constitucionales consagrados en el artículo 79”⁶⁹ superior, porque apunta a crear un ambiente propicio para lograr una vida saludable y satisfactoria, en beneficio de todos los habitantes del territorio nacional.

60. Por lo expuesto, solicitó “que se declare la constitucionalidad de la ley debido a que propende por el respeto de los [d]erechos fundamentales a una vida digna, fortaleciendo decididamente los objetivos y fines para bien de nuestro Estado Social de Derecho y de los elevados principios que lo soportan”⁷⁰.

⁶⁴ Expediente digital, archivo “Conceptos e Intervenciones”, p. 7.

⁶⁵ Expediente digital, archivo “Conceptos e Intervenciones”. Disponible en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=105270>

⁶⁶ Expediente digital, archivo “Conceptos e Intervenciones”, p. 1.

⁶⁷ Expediente digital, archivo “Conceptos e Intervenciones”, p. 2.

⁶⁸ Expediente digital, archivo “Conceptos e Intervenciones”, p. 2.

⁶⁹ Expediente digital, archivo “Conceptos e Intervenciones”, p. 3.

⁷⁰ Expediente digital, archivo “Conceptos e Intervenciones”, p. 3.

4.8. Universidad Externado de Colombia y el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM)⁷¹

61. La Universidad Externado de Colombia, mediante pronunciamiento conjunto con el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM) solicitó “rendir ponencia favorable en el trámite de la revisión de constitucionalidad de la Ley 2362 del 14 de junio de 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” y “proferir sentencia aprobando positivamente la revisión de constitucionalidad de esta ley aprobatoria de instrumento internacional”.

62. Tras presentar una reseña histórica sobre el seguimiento y evolución del derecho marítimo, la intervención indicó que, dentro de los insumos relevantes para la revisión de constitucionalidad de la norma en cuestión, se encuentra el reconocimiento del derecho a un medio ambiente sano y sostenible, consagrado en la Constitución Política y desarrollado por la jurisprudencia constitucional a partir de los artículos 79 y 80 superiores.

63. Respecto al artículo 79 de la Constitución, indicó que este establece una protección dirigida hacia bienes jurídicos de carácter ambiental, como por ejemplo el aire, el agua, el suelo, la flora y la fauna. En tal sentido, sobre las autoridades ambientales recae el deber de garantizar su conservación y prevenir su contaminación. Como se expuso, la protección del medio ambiente se extiende a todo el territorio nacional, integrado por el mar territorial, la zona económica exclusiva, la zona contigua y la plataforma continental (artículo 101 superior).

64. Según el documento, la jurisprudencia constitucional ha resaltado la importancia de los convenios internacionales en la protección del medio ambiente marino. Además, que se han implementado diversas políticas públicas relacionadas con el desarrollo y la protección del medio marino, como por ejemplo “la Política Nacional Ambiental para el Desarrollo Sostenible de los Espacios Oceánicos y las Zonas Costeras e Insulares de Colombia - Plan de Acción 2002 – 2004, la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros - PNOEC y Colombia Potencia Bioceánica Sostenible – 2030”.

65. En tal sentido, el esfuerzo institucional y la actualización normativa son fundamentales para lograr los propósitos constitucionales, “teniendo en cuenta la alta exposición de las zonas costeras y marinas de Colombia frente a accidentes y desastres ambientales”⁷². Además, aunque el país cuente con normatividad, políticas públicas e instituciones, una parte importante de las herramientas jurídicas para la protección y prevención del medio marino se encuentra en convenios internacionales, varios de los cuales aún no han sido ratificados o adheridos por Colombia. En línea con lo anterior, la Universidad Externado de Colombia y el IIDM, presentaron un cuadro con los principales convenios en materia de contaminación marina y de compensación al daño ambiental marino, precisando si Colombia los ha ratificado o se ha adherido a ellos.

⁷¹ Expediente digital, archivo “LAT0000499-Conceptos e Intervenciones-(2025-04-22 01-51-23).pdf”. Disponible en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=105477>

⁷² Expediente digital, archivo “Intervención - Universidad Externado”, p. 13.

66. Sobre el Convenio en estudio manifestaron que incorporarlo a la legislación “resulta acertado, toda vez crea un sistema internacional uniforme para el control de la contaminación ambiental marina originada en las aguas de lastre y los sedimentos de los buques, con el fin de evitar la propagación de organismos acuáticos perjudiciales de una región a otra, mediante normas y procedimientos para su apropiada gestión”⁷³. Además, indicaron que, con la ratificación del convenio, los países deben exigir que todos los buques que entren a sus aguas cuenten con un plan de gestión del agua de lastre y de los sedimentos. Así, “[n]ingún buque puede depositar las aguas de lastre en el territorio marino del Estado que ha ratificado el convenio sin haberlas sometido previamente a un tratamiento que impida que las mismas representen un riesgo de contaminación”⁷⁴.

67. En adición a lo anterior, resaltaron la importancia de la ratificación del convenio en virtud de la necesidad de la unidad en la materia a nivel internacional y en atención a que Colombia “deberá contar con los medios de supervisión y control del cumplimiento de las medidas respecto de los buques que arriben al puerto, así como garantizar que en los terminales marítimos en los que se hagan trabajos de reparación y limpieza de tanques de lastre existan instalaciones adecuadas para la recepción de sedimentos [...] acordes con la legislación ambiental colombiana”⁷⁵. Finalmente, refirieron un concepto según el cual el convenio en cuestión, “constituye una importante herramienta legal para el control de la contaminación marina que puede provenir de las aguas de lastre y las sentinas de los buques [y recomienda] su adhesión y su posterior implementación mediante normas internas que hagan efectivas sus disposiciones”⁷⁶.

68. Con base en lo expuesto, solicitaron resolver de forma favorable la revisión de constitucionalidad de la Ley 2362 del 14 de junio de 2004, “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”.

4.9. Harold Eduardo Súa Montaña⁷⁷

69. Harold Eduardo Súa Montaña indicó que en el debate en la Plenaria de la Cámara de Representantes fue aprobada una modificación gramatical al título de la ley aprobado por la Plenaria del Senado. Así, consideró que los textos aprobados en segundo debate “difieren en la concordancia de género gramatical entre el conector con el cual inicia el t[í]tulo del mismo”⁷⁸, sin haberse llevado a cabo el trámite de conciliación, que en otras ocasiones se ha hecho. Adicionalmente, señaló que “el resto es materialmente compatible con los principios, preceptos y mandatos constitucionales”⁷⁹, razón por la cual, los encontró ajustados a la Constitución Política.

70. En línea con lo anterior, precisó que las diferencias de sintaxis entre los

⁷³ Expediente digital, archivo “Intervención - Universidad Externado”, p. 16.

⁷⁴ Expediente digital, archivo “Intervención - Universidad Externado”, p. 16.

⁷⁵ Expediente digital, archivo “Intervención - Universidad Externado”, p. 16.

⁷⁶ Expediente digital, archivo “Intervención - Universidad Externado”, p. 16.

⁷⁷ Expediente digital, archivo “Intervención Ciudadana”. Disponible en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=105220>

⁷⁸ Expediente digital, archivo “Intervención Ciudadana”, p. 1.

⁷⁹ Expediente digital, archivo “Intervención Ciudadana”, p. 2.

títulos de los textos aprobados en las plenarias del Senado y de la Cámara “son constitucionalmente intrascendentes para exigir forzosamente a ambas células legislativas llevar a cabo trámite de conciliación contemplado en el artículo 161 constitucional”⁸⁰ y que habrá de adoptarse el título con mayor observancia de las reglas de redacción de la lengua castellana o en su defecto devolverlo al Congreso para que realice el trámite de conciliación. Manifestó que esto último carecería de proporcionalidad y conllevaría a un exceso ritual manifiesto ya que, la diferencia que refiere, “conciene a la manera de expresar una misma voluntad congregacional con mayor fidelidad a las reglas de redacción del idioma utilizado”⁸¹.

4.10. Resumen de las intervenciones presentadas durante el presente trámite

Interviniente	Sentido de la intervención
Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible	Solicitó la constitucionalidad 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, aprobado por medio de la Ley 2362 del 14 de junio 2024”.
Ministerio de Defensa Nacional – Dirección General Marítima (DIMAR)	Consideró pertinente que la Corte declare la exequibilidad de la Ley 2362 de 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”.
Ministerio de Relaciones Exteriores	Solicitó declarar constitucional el convenio y declarar exequible la Ley 2362 del 14 de junio de 2024.
Ministerio de Transporte	Consideró que se deben “revisar algunos puntos que, por temas fiscales, o por coherencia normativa deben evaluarse y pueden retrasar o no la aplicabilidad de esta [l]ey”. No obstante, indicó considera que la Corte declare la constitucionalidad de la Ley 2362 de 2024 y apruebe el “Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de Buques”.
INVEMAR	Expresó estar de acuerdo con la declaratoria de exequibilidad de la norma.

⁸⁰ Expediente digital, archivo “Intervención Ciudadana”, p. 2.

⁸¹ Expediente digital, archivo “Intervención Ciudadana”, p. 2.

Universidad del Rosario	Concluyó que el Convenio bajo análisis es “constitucionalmente exequible”.
Universidad Simón Bolívar	Solicitó “que se declare la constitucionalidad de la ley debido a que propende por el respeto de los [d]erechos fundamentales a una vida digna, fortaleciendo decididamente los objetivos y fines para bien de nuestro Estado Social de Derecho y de los elevados principios que lo soportan”.
Universidad Externado de Colombia y el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM)	Solicitaron rendir ponencia favorable en el trámite de la revisión de constitucionalidad de la Ley 2362 de 2024.
Harold Eduardo Súa Montaña	Consideró que los textos aprobados en segundo debate de cada una de las células legislativas “difieren en la concordancia de género gramatical entre el conector con el cual inicia el t[í]tulo del mismo”. Sin embargo, indicó que “el resto es materialmente compatible con los principios, preceptos y mandatos constitucionales”, razón por la cual, los encontró ajustados a la Constitución Política.

Tabla No. 1. Conclusiones de las intervenciones

5. Concepto del viceprocurador general de la Nación⁸²

71. Por medio de correo electrónico del 5 de septiembre de 2025, el viceprocurador general de la Nación solicitó que se declare la exequibilidad de la Ley 2362 de 2024. Inicialmente señaló que el trámite legislativo se desarrolló conforme a los mandatos constitucionales. En relación con el análisis material consideró que la adopción del convenio permitirá la generación de herramientas que fortalezcan el sistema jurídico y propendan por el cumplimiento de los fines del Estado.

72. A su juicio, la adhesión a este convenio (como miembro de la Organización Marítima Internacional) busca la promoción de “la seguridad marítima, la protección del medio marino y establecer un marco jurídico para prevenir, reducir al mínimo y eliminar la transferencia de Especies Exógenas Invasoras y Organismos Acuáticos Perjudiciales y agentes patógenos provenientes del agua de lastre y los sedimentos de los buques”⁸³.

73. Para estudiar la constitucionalidad del tratado llevó a cabo un juicio en el que se concluyó que la finalidad del tratado es compatible con el principio de protección del medio ambiente y con la obligación del Estado de promover la

⁸² Expediente digital, archivo “Concepto del Viceprocurador General de la Nación”. Disponible en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/archivo.php?id=121676>

⁸³ Expediente digital, archivo “Concepto del Viceprocurador General de la Nación”, p. 10.

internacionalización de las relaciones políticas, económicas, sociales y ecológicas (art. 226 y 227 C.P.). En relación con la idoneidad del tratado, el viceprocurador precisó que el convenio permite que “se generen herramientas para fortalecer el sistema jurídico nacional en cumplimiento de los fines del Estado, los cuales se materializan a través de principios como el deber de garantizar la protección del ambiente, la conservación de las áreas de importancia ecológica, la planificación del aprovechamiento de los recursos naturales bajo los postulados de conservación, restauración o sustitución de los mismos, en un marco de cooperación entre Estados con el fin de proteger los ecosistemas situados en las zonas fronterizas”⁸⁴.

74. Según el concepto el Convenio es “una herramienta importante para el Estado colombiano que busca la protección del ambiente marino y la mitigación de los riesgos que enfrenta el medio ambiente, la salud humana, los recursos y bienes del Estado y de los particulares con la prevención, reducción y eliminación de la transferencia de especies exóticas invasoras y organismos acuáticos perjudiciales provenientes del agua de lastre y los sedimentos de los buques”⁸⁵. Finalmente, en relación con los artículos de la Ley 2362 de 2024, el viceprocurador los encuentra acordes con la Constitución, pues en el artículo 1 el Congreso de la República manifestó inequívocamente su voluntad de aprobar el instrumento internacional, en el artículo 2 se señaló el carácter obligatorio del Convenio después de que se perfeccione el respectivo vínculo internacional, lo que se ajusta al artículo 224 superior; y en el artículo 3 se respeta el principio superior de publicidad de las leyes, dado que se indica que la ley rige a partir de su publicación. Finalmente, destacó que existe una conexidad entre el título de la Ley y sus tres artículos.

II. CONSIDERACIONES

6. Competencia

75. El numeral 10 del artículo 241 de la Constitución le atribuye a la Corte Constitucional la competencia para examinar la constitucionalidad de los tratados internacionales y de sus leyes aprobatorias.

76. Dicho control se caracteriza por ser *previo* al perfeccionamiento del tratado, pero posterior a la aprobación del Congreso y a la sanción gubernamental; *automático*, pues debe ser enviado por el presidente de la República a la Corte Constitucional dentro de los seis días siguientes a la sanción gubernamental; *integral*, en la medida en que este tribunal debe analizar los aspectos formales y materiales de la ley y el tratado, confrontándolos con el texto constitucional; tiene fuerza de *cosa juzgada*; es una *condición necesaria* para la manifestación del consentimiento del Estado colombiano frente al correspondiente tratado, y cumple una *función preventiva*, pues su finalidad es garantizar la supremacía de la Constitución y el cumplimiento de los compromisos internacionales del Estado colombiano⁸⁶.

77. La adopción de tratados internacionales es un *acto complejo* que exige agotar diversas etapas sucesivas en las que intervienen las tres ramas del poder

⁸⁴ Expediente digital, archivo “Concepto del Viceprocurador General de la Nación”, p. 13.

⁸⁵ Expediente digital, archivo “Concepto del Viceprocurador General de la Nación”, p. 19.

⁸⁶ Corte Constitucional, sentencias C-924 de 2000, C-576 de 2006, C-184 de 2016, C-187 de 2022, C-349 de 2023, C-361 de 2023, C-093 de 2024 y C-121 de 2025.

público⁸⁷. En primer lugar, corresponde al presidente de la República dirigir las relaciones internacionales y, por tanto, celebrar con otros Estados y entidades de derecho internacional tratados o convenios (art. 189 CP). Una vez celebrado y/o suscrito el respectivo tratado o convenio es necesaria su aprobación por parte del Congreso de la República por medio de ley aprobatoria. En este punto, el Congreso está facultado para aprobar o improbar los tratados, sin que corresponda alterar o modificar el contenido del texto acordado⁸⁸. Posteriormente, se adelantará la sanción presidencial y la respectiva remisión a la Corte Constitucional⁸⁹.

7. Problema jurídico y metodología de decisión

78. En atención a lo anterior, le corresponde a la Corte resolver el siguiente problema jurídico: ¿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, y la Ley 2362 del 14 de junio de 2024, mediante la cual se aprobó el referido Convenio, cumplen los *requisitos formales* previstos en la Constitución Política, así como en la Ley 5 de 1992 y son compatibles *materialmente* con la Constitución Política?

79. Para dar respuesta al problema jurídico, la Corte revisará el cumplimiento de los aspectos formales correspondientes al Convenio y a la expedición de la Ley 2362 de 2024 que lo aprobó. De encontrarlos acreditados, revisará si el Convenio y su ley aprobatoria se ajustan materialmente a la Constitución Política.

8. Control de constitucionalidad sobre los *aspectos formales* del convenio y de su ley aprobatoria

80. Frente al cumplimiento de los requisitos formales, la Sala Plena analizará (i) la *fase previa gubernamental*, (ii) el *proceso legislativo* de aprobación que se adelantó en el Congreso de la República, la sanción presidencial de la ley aprobatoria, así como el correspondiente envío del expediente a la Corte Constitucional.

8.1. La fase previa gubernamental

81. El control de constitucionalidad de esta fase requiere que la Corte constate (i) la validez de la representación del Estado, (ii) la necesidad de adelantar un proceso de consulta previa⁹⁰ y (iii) un estudio de impacto fiscal.

(i) La representación del Estado colombiano

82. Dentro del control constitucional de los tratados internacionales se debe verificar la competencia del servidor público que representó al Estado en la suscripción del respectivo acuerdo⁹¹.

⁸⁷ Corte Constitucional, Sentencia C-491 de 2019.

⁸⁸ Corte Constitucional, Sentencia C-098 de 2020.

⁸⁹ Corte Constitucional, Sentencia C-115 de 2024.

⁹⁰ Esta Corte ha reiterado que el control de constitucionalidad de los tratados internacionales y de sus leyes aprobatorias exige el deber de verificar si dichos instrumentos han debido someterse a consulta previa. Sentencias C-750 de 2008, C-915 de 2010, C-027 de 2011, C-1021 de 2012, C-217 de 2015, C-157 de 2016, C-184 de 2016, C-214 de 2017, C-048 de 2018 y C-491 de 2019.

⁹¹ Corte Constitucional, Sentencia C-187 de 2024.

83. La Dirección de Asuntos Jurídicos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores indicó que Colombia no fue signatario del Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, por lo que no es posible constatar la expedición de plenos poderes de un funcionario, pues, en este evento “el compromiso del Estado colombiano respecto del tratado o instrumento internacional tan sólo se producirá mediante adhesión al mismo, una vez haya sido aprobado por el Congreso y se haya adelantado el análisis de constitucionalidad respectivo”⁹².

84. Los artículos 11 y 15 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados disponen que el consentimiento de un Estado para obligarse por un tratado puede hacerse, entre otras hipótesis, mediante la adhesión cuando el tratado dispone que ese Estado puede manifestar tal consentimiento mediante el procedimiento correspondiente para adherirse.

85. En el asunto objeto de estudio, el artículo 17 del Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques establece que los Estados pueden constituirse en partes mediante la adhesión después del 31 de mayo de 2005.

86. En tal virtud, con ocasión de la aprobación ejecutiva del 25 de julio de 2022 se ordenó someter a consideración del Congreso de la República el convenio en mención y fue así como los entonces ministros de Relaciones Exteriores y de Defensa radicarón proyecto de ley ante el Senado de la República. De esta manera, la Corte concluye que la forma que el Estado escogió para expresar su consentimiento es válida al respetar la Constitución Política y la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados.

(ii) Sobre la ausencia de necesidad de realizar la consulta previa en el presente caso⁹³

87. El derecho a la consulta previa tiene base constitucional, principalmente, derivada de los artículos 1, 7, 70 y 330 de la Constitución, los cuales definen al Estado colombiano como democrático, participativo y pluralista; reconocen y protegen la diversidad étnica y cultural y establecen el goce de derechos fundamentales de las comunidades indígenas. Así mismo, la consulta previa se deriva de lo dispuesto el artículo 6.1 del Convenio No. 169 de la OIT sobre pueblos indígenas y tribales⁹⁴ que dispone que los gobiernos deberán “consultar a los pueblos interesados, mediante procedimientos apropiados y en particular a través de sus instituciones representativas, cada vez que se prevean medidas legislativas o administrativas susceptibles de afectarles directamente”.

88. Así toda medida, independientemente de su carácter legislativo o administrativo, que tenga la potencialidad de causar una afectación directa a las comunidades tradicionales debe ser consultada previamente.

⁹² Corte Constitucional, Sentencia C-036 de 2014.

⁹³ Esta Corte ha reiterado que el control de constitucionalidad de los tratados internacionales y de sus leyes aprobatorias incluye verificar si dichos instrumentos normativos han debido someterse a consulta previa. Véanse, entre otras, las sentencias C-750 de 2008, C-915 de 2010, C-027 de 2011, C-1021 de 2012, C-217 de 2015, C-157 de 2016, C-184 de 2016, C-214 de 2017, C-048 de 2018 y C-206 de 2022.

⁹⁴ Adoptado en el ordenamiento jurídico colombiano por medio de la Ley 21 de 1991.

89. En la Sentencia C-275 de 2019, la Corte resaltó que las medidas relacionadas con la explotación y manejo de recursos naturales en los territorios indígenas y la delimitación de las entidades territoriales indígenas activan, *prima facie*, el deber de consulta. Sin embargo, aclaró que para determinar la necesidad de la consulta, en relación con las leyes aprobatorias de tratados, es necesario hacer un análisis más allá del título del instrumento internacional⁹⁵. Asimismo, precisó que no todo instrumento internacional que regule aspectos relacionados con las comunidades “exige necesariamente la consulta previa”, como tampoco, el hecho de que “trate un asunto distinto a los que usualmente se asocian con la consulta, significa el rechazo automático de este mecanismo”. Por lo tanto, la necesidad de adelantar la consulta previa dependerá de que se verifique que el instrumento internacional incluye “medidas susceptibles de afectar directamente a las comunidades étnicas”.

90. En consecuencia, en cada caso, debe corroborarse si se configura alguno de los elementos que permiten inferir una afectación directa, a saber⁹⁶: (i) la medida que regula se trata de aquellas que se refieren al territorio ancestral, al uso del suelo o a la extracción de recursos naturales⁹⁷; se trata de una disposición que está vinculada con el *ethos* o la identidad étnica de alguna comunidad étnica, de forma que altera (negativa o positivamente) su vida política, económica, social y cultural como elementos definitorios de su identidad⁹⁸; impone cargas o atribuciones de beneficios a una comunidad de manera que modifique su situación o posición jurídica⁹⁹; el objeto principal de la regulación es una o varias comunidades étnicas o el desarrollo específico de un derecho previsto en el Convenio 169 de 1989 de la OIT¹⁰⁰ y cuando a pesar de tratarse de una medida general, (a) esta tiene mayores efectos en las comunidades indígenas que en el resto de la población, o (b) regula sistemáticamente materias que conforman la identidad de dichas comunidades, por lo que puede generarse una posible afectación, un déficit de protección de sus derechos o una omisión que las discrimine¹⁰¹.

91. En relación con este último punto, en la Sentencia C-030 de 2008, la Corte revisó la constitucionalidad de la “Ley General Forestal” y determinó que, a pesar de la generalidad de la medida estudiada, esta causaba una afectación directa a las comunidades indígenas por lo que debió serles consultada de forma previa. Lo anterior, teniendo en cuenta que la norma regulaba el manejo de los bosques naturales y plantaciones forestales, así como

⁹⁵ No obstante, resaltó que existen situaciones en las que la temática general de instrumento internacional es suficiente para determinar el deber de consulta. Concretamente, expuso lo considerado en las Sentencias C-214 de 2017 y C-144 de 2018.

⁹⁶ En la Sentencia C-073 de 2018 la Corte sintetizó los elementos, sin que se trate de un listado taxativo o acabado.

⁹⁷ Artículos 329 y 330, parágrafo, de la Constitución y Sentencia C-068 de 2013.

⁹⁸ Corte Constitucional, sentencias C-030 de 2008, C-175 de 2009, C-366 de 2011, C-196 de 2012 y C-389 de 2016.

⁹⁹ Corte Constitucional, Sentencia C-077 de 2017.

¹⁰⁰ En la Sentencia C-077 de 2017 esta corporación sostuvo: “117. Aunque el Convenio 169 indica que los pueblos indígenas y tribales deben ser consultados ‘cada vez que se prevean medidas legislativas o administrativas susceptibles de afectarles directamente’, contempla, también, un catálogo de medidas respecto de las cuales la consulta debe agotarse siempre. Dentro de ese catálogo se encuentran aquellas que: i) involucran la prospección o explotación de los recursos existentes en las tierras de los pueblos indígenas o tribales; ii) las que implican su traslado o reubicación de las tierras que ocupan; iii) las relativas a su capacidad de enajenar sus tierras o de transmitir sus derechos sobre estas fuera de su comunidad; iv) las relacionadas con la organización y el funcionamiento de programas especiales de formación profesional; v) la determinación de las condiciones mínimas para crear instituciones de educación y autogobierno y vi) las relacionadas con la enseñanza y la conservación de su lengua”.

¹⁰¹ Corte Constitucional, Sentencia C-068 de 2013, que reiteró las sentencias C-030 de 2008, C-175 de 2009, C-063 de 2010 y C-366 de 2011.

su explotación, lo que guarda íntima conexión con la identidad de las comunidades además de que tales escenarios constituyen su hábitat natural.

92. Posteriormente, en la Sentencia C-1051 de 2012 al examinar el Convenio Internacional para la protección de Obtenciones Vegetales, la Corte concluyó que este debió haberse consultado previamente con las comunidades tradicionales. Si bien la norma estudiada tenía un carácter general y no contenía previsión específica hacia las comunidades indígenas, al regular únicamente la propiedad privada de las obtenciones vegetales desconoció que las comunidades tradicionales no comercializan sus conocimientos ancestrales y que, al no tenerse en cuenta la propiedad colectiva que estas conciben, podrían verse injustamente desplazadas por propiedades privadas individuales sobre los derechos de obtenciones vegetales.

93. En la Sentencia C-381 de 2019, esta Corte, al estudiar el Protocolo de Nagoya – Kuala Lumpur sobre responsabilidad y compensación suplementario al Protocolo de Cartagena sobre Seguridad de la Biotecnología concluyó que dicho instrumento no debía agotar la consulta previa, teniendo en cuenta que, por un lado, su contenido era “*uniforme para la generalidad de los colombianos*” y no contenía “*una regulación específica referida a las comunidades étnicas*”; y de otro lado, que sus contenidos no afectaban directa y específicamente a las comunidades, por cuanto los organismos vivos genéticamente modificados (OVM) “pueden afectar la biodiversidad del país y la salud de todas las personas”.

94. La Sala Plena considera que en el presente asunto no era necesario adelantar una consulta previa, tal como se expondrá a continuación.

95. La contaminación producto del manejo del agua de lastre que se busca evitar con el Convenio bajo estudio afecta la riqueza natural, la biodiversidad del país y la salud de los habitantes que se expongan a dicho riesgo.

96. La Corte Constitucional se ha referido a los derechos fundamentales a la participación y a la consulta previa de comunidades étnicas y de pescadores ante posibles afectaciones por la adopción de concesiones o de proyectos de infraestructura¹⁰². Sobre el particular, ha señalado que las comunidades de pescadores artesanales “son poblaciones que deben ser especialmente escuchadas en proyectos de infraestructura que intervienen el espacio donde ejercen el oficio”¹⁰³. Además, esta Corporación en la Sentencia T-479 de 2018 confirmó la decisión de tutela de segunda instancia, en la que se concedió el amparo de los derechos al debido proceso administrativo y a la consulta previa de los Consejos Comunitarios de Tierra Bomba, Punta Arena, Bocachica y Caño del Oro, lo que conllevó a la realización de un trámite consultivo ante la acreditación de la existencia de comunidades étnicas en el área de influencia directa de la ampliación del terminal marítimo de COMPAS S.A.

97. En el presente asunto, la Sala observa que las obligaciones derivadas del instrumento internacional analizado tienen un carácter general, abstracto e indeterminado. En particular, el Convenio no fija los puertos y terminales en las que se efectuarán trabajos de reparación o limpieza de tanques de lastre en

¹⁰² Corte Constitucional, sentencias T-348 de 2012, T-376 de 2012 y T-479 de 2018.

¹⁰³ Corte Constitucional, Sentencia T-348 de 2012.

cada Estado y, por el contrario, establece que cada Parte debe designar estos espacios en los que existan “instalaciones adecuadas para la recepción de sedimentos”¹⁰⁴. De ahí que no resulte posible determinar cuáles serían las comunidades que pueden alegar afectaciones por lo establecido en el Convenio frente a la actividad de las instalaciones de recepción de sedimentos.

98. No obstante, es relevante precisar que la anterior conclusión se limita al estudio del instrumento internacional bajo análisis y su ley aprobatoria y, por ende, no es extensiva a las eventuales medidas de regulación o desarrollo de orden legislativo o administrativo que se profieran, frente a las cuales deberá estudiarse el cumplimiento del deber de consulta en su oportunidad y en cada caso concreto. De esta manera, lo resuelto por la Corte no eximirá a la administración de adelantar los procesos de consulta previa que deban desarrollarse con ocasión de obras futuras para adecuar las instalaciones portuarias conforme a los parámetros del tratado y que afecten a comunidades étnicas.

(iii) Sobre la no exigibilidad de adelantar el análisis de impacto fiscal¹⁰⁵

99. El artículo 7 de la Ley 819 de 2003 establece que “[e]n 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”.

100. En la Sentencia C-170 de 2021, la Corte Constitucional estableció que el análisis de impacto fiscal debe acreditarse respecto de los “tratados que consagren beneficios tributarios a favor de sujetos de derecho internacional, así como del personal diplomático o cooperante que apoya la ejecución de sus actividades en Colombia”. En las sentencias C-395 de 2021 y C-110 de 2022, se extendió la exigencia de adelantar el análisis de impacto fiscal a los tratados que ordenan gastos. Esta exigencia ha sido denominada *factor material*.

101. Por su parte, existe el denominado *factor temporal*. En la Sentencia C-170 de 2021 esta Corporación estableció que la exigencia respecto del análisis

¹⁰⁴ Numeral 1 del Artículo 5 del Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques.

¹⁰⁵ El estudio sobre la necesidad de adelantar un análisis de impacto fiscal se analiza dentro de la fase gubernamental por tratarse de un proyecto de ley de iniciativa gubernamental.

de impacto fiscal se predica de los proyectos de ley tramitados con posterioridad a la notificación de la aludida sentencia. Posteriormente, en Sentencia C-126 de 2023, la Corte precisó que la obligación contenida en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 es aplicable a los tratados internacionales que ordenen gasto u otorguen beneficios tributarios, respecto de los proyectos de ley radicados en el Congreso de la República después de la notificación de la Sentencia C-170 de 2021 (la cual ocurrió el 30 de julio de 2021).

102. Así pues, la exigencia del análisis de impacto fiscal de las leyes aprobatorias de tratados depende de la acreditación de los dos presupuestos. El *factor temporal*, según el cual el proyecto de ley aprobatoria del tratado internacional haya sido radicado con posterioridad al 30 de julio de 2021, fecha en la cual se notificó la Sentencia C-170 de 2021 y, del otro, el *factor material*, referido a que alguna de las disposiciones del tratado analizado contenga una orden de gasto o conceda un beneficio tributario.

103. La jurisprudencia de la Corte ha precisado cuándo debe entenderse que una norma ordena un gasto en los términos del artículo 7° de la Ley 819 de 2003. En la Sentencia C-093 de 2024, la Corte recordó dos elementos indispensables que deben acreditarse para determinar si en un caso concreto la norma ordena un gasto y por ende requiere de tal análisis, a saber: (i) uno *gramatical* y; (ii) uno *funcional*.

104. De acuerdo con la sentencia citada, el elemento gramatical se contrae a determinar si “la disposición que establece el gasto contiene un *mandato* imperativo al poder Ejecutivo o si contiene un título jurídico suficiente para la posterior inclusión de la partida presupuestal correspondiente en la ley del presupuesto”. Por el contrario, no cumple con el elemento gramatical “aquella previsión legal (i) en la cual se autoriza un determinado gasto, que se puede o no incluir en el presupuesto, a discreción del Gobierno Nacional; (ii) en la cual no es claro si se prescribe una orden o una autorización de gasto, ya que el Gobierno también puede definir cómo ejecuta la disposición; (iii) en la que el legislador se limita a habilitar la realización de ciertos arreglos presupuestales, sin predeterminar que estos tengan que consistir en un gasto, o (iv) en los eventos en los cuales se confieren competencias”¹⁰⁶.

105. Por su parte, el elemento funcional apunta a “estudiar si la norma le impone al Ejecutivo la asunción de unos gastos”. En esta línea, si para la implementación de la disposición se requiere “desarrollo alguno”, entonces el elemento funcional no se encuentra acreditado y por ende no existe orden de gasto en estricto sentido.

106. En la sentencia C-093 de 2024, la Corte estudió el artículo 14 del Tratado sobre traslado de personas condenadas entre la República del Perú y la República de Colombia, suscrito el 27 de febrero de 2018, que dispone que el traslado de la persona condenada corresponde a la parte receptora, salvo los costos causados en el territorio de la parte trasladante. Señala que a la parte receptora también le corresponde asumir los costos por la continuación de la ejecución de la condena con posterioridad al traslado. Estas reglas se complementan con una cláusula según la cual “la Parte Receptora podrá solicitar a la persona condenada el pago de la totalidad o de una parte de los

¹⁰⁶ Corte Constitucional. Sentencia C-134 de 2023.

gastos del traslado”. En el análisis de esa disposición, la Corte no identificó el elemento gramatical necesario para concluir que la norma ordena un gasto, por cuanto de su lectura se desprenden dos posibilidades distintas. Por un lado, el Gobierno puede asumir los gastos del traslado, y de otro, estos pueden ser exigidos a la persona trasladada. Lo anterior se reforzó con el hecho de que el traslado de personas era un acto discrecional de las partes por lo que no podía concluirse que la norma contuviera una orden de gasto expresada como un mandato imperativo.

107. Más adelante, la Corte en la sentencia C-160 de 2024 analizó el artículo 21 del Convenio entre la República de Costa Rica y la República de Colombia sobre asistencia judicial en materia penal que disponía lo siguiente: “Artículo 21 GASTOS. Sin perjuicio de un acuerdo sobre el particular entre las Partes, la Parte requerida asumirá los gastos ordinarios de la ejecución de solicitudes de asistencia judicial, salvo los siguientes gastos que asumirá la parte Requirente (...)”. En dicha oportunidad la Corte concluyó que la expresión “asumir” se interpreta en ese caso como una simple autorización y por tanto, no existe una orden de gasto de carácter imperativo (ausencia del elemento gramatical), en tanto que la regla solo se aplicaba a falta de acuerdo entre las partes.

108. De acuerdo con lo anterior, la Sala Plena adelantará el estudio de la necesidad de exigir el análisis de impacto fiscal en el presente asunto.

109. En este sentido, la Sala identifica que obra en el expediente comunicación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en el que se indica que en el proyecto de ley estudiado “no se ordenan gastos específicos o se establecen beneficios tributarios en los términos de la citada Ley 819 de 2003, 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)”¹⁰⁷.

110. Asimismo, la exposición de motivos del proyecto de ley que terminó en la Ley 2362 de 2024 destacó “que realizado un análisis del alcance de las disposiciones contenidas en las propuestas del proyecto de ley, no se ordenan gastos específicos o se establecen beneficios tributarios en los términos de la citada Ley 819 de 2003, 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)”¹⁰⁸.

111. *Análisis del elemento temporal para la exigencia del análisis de impacto fiscal.* En el presente caso, el proyecto de la ley aprobatoria se radicó en el Senado de la República el 29 de julio de 2022. De esta manera, está acreditado que la radicación se hizo con posterioridad al 30 de julio de 2021, fecha en la que se notificó la Sentencia C-170 de 2021, desde cuando se hizo exigible el

¹⁰⁷ Oficio con radicación: 2-2023-049044 dirigido al senador Iván Leónidas Name Vásquez suscrito por la viceministra Técnica del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, María Fernanda Valdés Valencia.

¹⁰⁸ Exposición de motivos Proyecto de Ley 076 de 2022 Senado y 161 de 2023 Cámara.

análisis del impacto fiscal en relación con leyes aprobatorias de tratados internacionales.

112. *Análisis del presupuesto material para la exigencia del requisito.* La Sala centrará su análisis en algunas disposiciones contenidas en el Convenio para determinar si aquellas ordenan un gasto en los términos del artículo 7° de la Ley 819 de 2003.

113. El Ministerio de Transporte en su intervención indicó que es necesario evaluar si la implementación del artículo 5 del Convenio aprobado por la Ley 2362 de 2024 “puede acarrear obligaciones que no fueron consideradas en el análisis de impacto fiscal en el corto, mediano y largo plazo”. El numeral 1 del artículo 5 del instrumento internacional establece lo siguiente:

Artículo 5. Instalaciones de recepción de sedimentos.

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

(...).

114. En relación con el artículo 5 no se cumple el presupuesto material porque el establecimiento de un compromiso de “garantizar” que en los puertos y terminales se disponga de instalaciones adecuadas, no puede ser entendido como una orden de gasto y un mandato imperativo al poder ejecutivo. A partir de su redacción, el numeral 1 del artículo 5 resulta ser una previsión legal que autoriza un gasto en aquellos puertos “designados” por el país.

115. Por lo demás, el Ministerio de Transporte en su intervención también destacó que la delimitación de las zonas de intercambio de agua de lastre (Regla C-2 anexo del Convenio) requiere que las “autoridades nacionales que tengan relación con la implementación de esta ley igualmente consideren las obligaciones financieras que implica la delimitación de estas áreas”.

116. Por su parte, las Reglas B-4 y D-1 a las que aludió el Ministerio se refieren a los aspectos técnicos para el cambio de agua de lastre que deben tener en cuenta los buques. En este orden, ninguna de las previsiones señaladas contiene mandatos imperativos al ejecutivo o términos concretos respecto de la inclusión de gastos en el presupuesto. La preocupación del Ministerio en punto a la delimitación de las zonas en las que los buques no deberían tomar agua de lastre no implica, por sí sola, que la norma contenga términos respecto de la inclusión de gastos en el presupuesto, en los términos exigidos por la jurisprudencia de la Corte.

8.2. La fase legislativa

117. Las leyes aprobatorias de tratados internacionales no disponen de un procedimiento legislativo especial, por lo que su trámite corresponde al de las leyes ordinarias¹⁰⁹ (regulado en los artículos 150 a 169 de la Constitución y en la Ley 5ª de 1992¹¹⁰). Sin embargo, al tenor del artículo 154 de la Constitución, el debate debe iniciarse en el Senado de la República, por tratarse de un asunto relativo a las relaciones internacionales.

118. En este sentido, corresponde a la Corte examinar el trámite impartido al proyecto de Ley No. 076 de 2022 del Senado de la República y 161 de 2023 de la Cámara de Representantes con el fin de establecer si se realizó de conformidad con los siguientes parámetros constitucionales y legales: (i) inicio del trámite de la ley aprobatoria en el Senado de la República (art. 154 C.P.); (ii) publicación del proyecto de ley antes de darle curso en la comisión respectiva (art. 157, núm. 1 C.P.); (iii) aprobación en primer debate en las comisiones respectivas de Senado y Cámara, y en segundo debate en las plenarias de esas corporaciones (art. 157, núm. 2 y 3 C.P.); (iv) publicación y reparto del informe de ponencia previo a los cuatro debates correspondientes y del texto aprobado en cada uno de ellos (arts. 144, 156 y 157 de la Ley 5ª de 1992); (v) anuncio previo en el que se informe de la sesión en la que se efectuará la discusión y votación del proyecto en cada uno de los cuatro debates correspondientes (según el inciso final del artículo 160 de la Constitución adicionado por el artículo 8 del Acto Legislativo 01 de 2003)¹¹¹. La Corte ha señalado, además, que, si bien no es exigible una fórmula específica para realizar el anuncio, sí deben utilizarse expresiones a partir de las cuales sea posible colegir para qué se convoca a los congresistas y que se haga para una sesión posterior, es decir, para “una fecha futura prefijada y determinada, o por lo menos, determinable”¹¹².

119. (vi) Quórum decisorio al momento de la aprobación del proyecto en cada uno de los cuatro debates correspondientes. Tratándose de proyectos de ley aprobatoria de tratados, se aplica la regla general prevista en el artículo 145 de la Constitución, según la cual se exige la presencia de la mayoría de los integrantes de la respectiva comisión o plenaria; (vii) votación en debida forma en cada uno de los respectivos debates¹¹³; (viii) aprobación en cada uno de los respectivos debates por la regla de mayoría correspondiente. Para el caso de leyes aprobatorias de tratados internacionales, la aprobación requiere la mayoría de los votos de los asistentes (mayoría simple), de acuerdo con lo establecido en el artículo 146 superior; (ix) cumplimiento de la regla de lapso entre debates (prevista en el artículo 160 de la Constitución), según la cual entre el primero y el segundo debate en cada cámara deberá mediar un lapso no inferior a ocho (8) días, y entre la aprobación del proyecto en una de las cámaras y la iniciación del debate en la otra, habrán de transcurrir no menos de quince (15) días; (x)

¹⁰⁹ Corte Constitucional, sentencias C-032 de 2014, C-047 de 2017, C-048 de 2018, C-187 de 2022 y C-121 de 2025, entre otras.

¹¹⁰ “Por la cual se expide el Reglamento del Congreso; el Senado y la Cámara de Representantes”.

¹¹¹ Que ordena lo siguiente: a) la fecha de votación de los proyectos de ley sea previamente anunciada; b) el anuncio de tal votación se realice en sesión distinta a la de la sesión en que es sometido a su aprobación; y c) la votación se efectúe el día en que fue anunciada.

¹¹² Corte Constitucional, Sentencia C-644 de 2004.

¹¹³ Al respecto, el artículo 133 superior establece que, salvo las excepciones previstas en la ley, la votación de los proyectos de ley debe efectuarse de manera nominal y pública. El artículo 129 de la Ley 5ª de 1992 (modificado por el artículo 1º de la Ley 1431 de 2011), establece las hipótesis en que, para hacer efectivo el principio de celeridad de los procedimientos, puede exceptuarse esta regla general para admitir la votación ordinaria.

que se haya surtido el trámite de conciliación, en caso de existir discrepancias entre los textos aprobados en el Senado y la Cámara de Representantes, y la publicación del texto aprobado por las plenarias de Senado y Cámara (art. 161 C.P.); (xi) que el trámite del proyecto no haya excedido dos legislaturas (art. 162 C.P.); (xii) que se cumplan los principios de consecutividad, identidad flexible y unidad de materia; (xiii) que el proyecto reciba sanción del Gobierno y, en caso de objeciones, que se haya surtido el trámite correspondiente (arts. 165 a 168 C.P.). Finalmente, (xiv) la remisión oportuna del tratado y de su ley aprobatoria para la revisión de la Corte Constitucional (art. 241 núm. 10 C.P.).

El trámite legislativo ante el Senado de la República

120. *Inicio.* Con ocasión de la aprobación ejecutiva del 25 de julio de 2022, suscrita por el entonces presidente de la República, se ordenó someter a consideración del Congreso de la República, para los efectos constitucionales, 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 proyecto de ley fue radicado por la entonces ministra de Relaciones Exteriores, Martha Lucía Ramírez Blanco y el entonces ministro de Defensa Nacional, Diego Andrés Molano Aponte el 29 de julio de 2022 en la Secretaría General del Senado de la República en donde se le asignó el número 076 de 2022¹¹⁴.

121. La publicación oficial del proyecto de Ley No. 076 de 2022 junto con la respectiva exposición de motivos se publicaron en la Gaceta del Congreso No. 891 del 8 de agosto de 2022¹¹⁵, en la que consta que el proyecto debe ser repartido por competencia a la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado de la República.

122. *Publicación de la ponencia para primer debate.* El senador Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán fue designado como ponente y el informe de ponencia favorable para primer debate fue publicado en la Gaceta del Congreso No. 1270 del 19 de octubre de 2022¹¹⁶.

123. *Anuncio para primer debate.* El proyecto de Ley No. 076 de 2022—Senado fue anunciado en la sesión ordinaria de la Comisión Segunda del Senado de la República del 2 de noviembre de 2022, como consta en el Acta No. 10 de 2022 publicada en la Gaceta del Congreso No. 361 del 21 de abril de 2023, así: “El Vicepresidente de la Comisión Segunda del Senado, honorable Senador Antonio José Correa Jiménez: Le solicita al Secretario, sírvase anunciar proyectos de ley para la próxima sesión de la Comisión. | El Secretario de la Comisión Segunda del Senado, doctor Diego Alejandro González González, informa: Señor Vicepresidente, siguiendo sus instrucciones me permito realizar

¹¹⁴ Expediente digital, archivo “Control constitucional a Leyes Aprobatorias de Tratados”, p. 72.

¹¹⁵ Gaceta del Congreso No. 891 del 8 de agosto de 2022, p. 1-59.

¹¹⁶ Artículo 160.4 de la Constitución. En la Sentencia C-1040 de 2015 la Corte señaló: “Todo Proyecto de Ley o de Acto Legislativo deberá tener informe de ponencia en la respectiva comisión encargada de tramitarlo, y deberá dársele el curso correspondiente [...]. De acuerdo con la jurisprudencia de esta Corporación, el informe de ponencia no sólo resulta obligatorio para el inicio de la discusión parlamentaria en las comisiones respectivas, sino que de igual manera debe exigirse su presentación antes de iniciar el debate en las plenarias de cada Cámara. Así lo reconoció la Corte en sentencia C-1039 de 2004, al establecer que a través del cumplimiento de este requisito, se persigue agilizar el trámite de los proyectos de ley o de reforma constitucional mediante la publicidad de su contenido, permitiendo a los congresistas conocer con anterioridad las materias que serán objeto de debate y votación, a fin de alcanzar un estado de racionalidad deliberativa y decisoria. En este orden de ideas, se apeló a lo previsto en el artículo 185 de la Ley 5ª de 1992, conforme al cual: “En la discusión y aprobación de un proyecto en segundo debate se seguirá, en lo que fuere compatible, el mismo procedimiento establecido para el primer debate”, como soporte normativo para extender su aplicación normativa”.

anuncios de proyectos de ley para discutir y votar en la próxima sesión. Proyecto de ley número 76 de 2022 Senado, por medio del 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 trece de febrero de dos mil Cuatro (2004). Autores: Ministra de Relaciones Exteriores, doctora Martha Lucía Ramírez Blanco y Ministro de Defensa, doctor Diego Molano Aponte. Ponentes: honorable Senador Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán. Publicaciones: Texto del Proyecto de ley: Gaceta del Congreso número 891 de 2022. Ponencia Primer Debate: Gaceta del Congreso número 1270 de 2022. Está realizado el anuncio, señor Vicepresidente, me permito informarle que se ha agotado el Orden del Día”.

124. En relación con este aspecto, la jurisprudencia de la Corte no exige el uso de fórmulas sacramentales para el análisis de este requisito. Según lo ha considerado esta corporación, es suficiente que el anuncio, o los anuncios sucesivos, tengan la entidad de transmitir inequívocamente la intención de someter a votación un determinado proyecto en una fecha que sea determinada o determinable¹¹⁷. En estos eventos la referencia a la “próxima sesión” y la consecutividad de las actas, por ejemplo, son criterios que permiten validar el cumplimiento de los anuncios previos y su propósito.

125. En este sentido, el trámite bajo estudio cumplió con lo establecido en el último inciso del artículo 160 de la Constitución el cual dispone que “ningún proyecto de ley será sometido a votación en sesión diferente a aquella que previamente se haya anunciado. El aviso de que un proyecto será sometido a votación lo dará la Presidencia de cada Cámara o Comisión en sesión distinta a aquella en la cual se realizará la votación”.

126. Como se constata, el anuncio hecho por el secretario no indicó fecha exacta para adelantar la discusión, dado que señaló que los proyectos se iban a adelantar en la siguiente sesión. Al respecto, en la Sentencia C-206 de 2002, la Sala Plena explicó que “en los casos en que no se señale expresamente la fecha de la sesión futura en que dicha votación se realizará, puede entenderse referido a la siguiente sesión en la que se voten proyectos de ley, siempre que en la siguiente sesión se incluya el proyecto de que se trate en el orden del día”.

127. En este sentido, en el asunto objeto de revisión, el anuncio cumple las exigencias constitucionales porque se realizó en la sesión del 2 de noviembre de 2022 y el proyecto de ley se incluyó en el orden del día de la sesión inmediatamente siguiente (8 de noviembre de 2022), lo que se demuestra a partir del carácter consecutivo del número de las actas. Así pues, el anuncio para primer debate consta en el Acta No. 10 de 2022 y la discusión y aprobación en el Acta No. 11 de 2022.

128. *Discusión y aprobación en primer debate.* La discusión y aprobación en primer debate del proyecto de Ley No. 076 de 2022— Senado tuvo lugar en la sesión del 8 de noviembre de 2022 de la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado de la República, como consta en el Acta No. 11 de 2022, publicada en la Gaceta del Congreso No. 361 del 21 de abril de 2023.

¹¹⁷ Corte Constitucional, Sentencia C-115 de 2024.

129. La sesión inició con el llamado a lista, en el que se constató la presencia de ocho (8) de trece (13) senadores, por lo que existía *quórum* para deliberar¹¹⁸. Así, se dio cumplimiento al artículo 145 constitucional que dispone que “el Congreso pleno, las Cámaras y sus comisiones no podrán abrir sesiones ni deliberar con menos de una cuarta parte de sus miembros. Las decisiones sólo podrán tomarse con la asistencia de la mayoría de los integrantes de la respectiva corporación, salvo que la Constitución determine un quórum diferente”.

130. Luego de haberse presentado el contexto y contenidos del proyecto de Ley No. 076 de 2022 por parte del senador ponente, la Senadora Paola Holguín presentó proposiciones para (i) incluir al artículo 2 del proyecto las expresiones “ley” y “obligará”; e (ii) incluir en el título del proyecto la expresión “adoptado”.

131. Posteriormente se procedió a la votación, que resultó con nueve (9) votos positivos y cero (0) votos negativos, con lo que se aprobó la proposición final del proyecto, la omisión de lectura del articulado, así como su título y la voluntad de los senadores de que el proyecto continuara su trámite en la plenaria del Senado.

132. Se deja constancia de que al inicio de la sesión el llamado a lista arrojó la asistencia de 8 senadores. No obstante, en el acta consta que el senador Antonio José Correa Jiménez asistió durante el transcurso de la sesión y por ello en las votaciones se registra un total de nueve (9) votos positivos entre los que se incluye al mencionado senador Correa Jiménez.

133. *Publicación del texto aprobado en primer debate.* El texto definitivo aprobado en primer debate en la Comisión Segunda del Senado fue publicado en la Gaceta del Congreso No. 1540 del 29 de noviembre de 2022¹¹⁹.

134. *Ponencia para segundo debate.* El senador Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán presentó ponencia positiva para el segundo debate ante la plenaria del Senado de la República del proyecto de Ley No. 076 de 2022, la cual se evidencia en la Gaceta del Congreso No. 1540 del 29 de noviembre de 2022, junto con el texto aprobado en primer debate.

135. *Anuncio para segundo debate.* El proyecto de Ley No. 076 de 2022 fue anunciado para discusión y aprobación en la sesión plenaria del 1º de agosto de 2023, tal y como consta en el acta 3 de 2023 que fue publicada en la Gaceta del Congreso No. 1362 del 2 de octubre de 2023 en los siguientes términos: “Por instrucciones de la Presidencia y, de conformidad con el Acto Legislativo 01 de 2003 por Secretaría se anuncian los proyectos que se discutirán y aprobarán en la próxima sesión. | Anuncios de proyectos de ley o de actos legislativos que serán considerados y eventualmente votados en la sesión plenaria del honorable Senado de la República, siguiente a la del martes 1º de agosto de 2023. (...) Proyecto de Ley número 76 de 2022 Senado, por medio del cual se aprueba el

¹¹⁸ Conforme al artículo 145 superior, las decisiones solo podrán tomarse con la asistencia de la mayoría de los integrantes de la respectiva corporación. Teniendo en cuenta que de acuerdo con el artículo 2 de la Ley 3ª de 1992, la Comisión Segunda del Senado está conformada por 13 miembros, la mayoría se encuentra garantizada con la asistencia de 7 senadores.

¹¹⁹ Gaceta del Congreso No. 1540 del 29 de noviembre de 2022, p. 8.

‘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 2004”.

136. *Discusión y aprobación en segundo debate.* En sesión ordinaria del miércoles 2 de agosto de 2023, tal y como consta en Acta No. 4 de 2023 que fue publicada en la Gaceta del Congreso No. 1478 del 19 de octubre de 2023, se aprobó en segundo debate el proyecto de Ley No. 076 de 2022.

137. En la referida sesión se verificó el *quórum* deliberatorio y decisorio, el cual se cumplió al acreditarse la presencia de 97 de 106 senadores de la República. En dicha oportunidad tomó la palabra el Senador Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán, quien explicó el contexto y contenido del proyecto de Ley 076 de 2022 y solicitó a los demás senadores que acompañasen la ponencia. Más adelante, con votación nominal (Art. 133 C. Pol) de cincuenta y cuatro (54) votos a favor y 0 en contra, se aprobó la proposición positiva del informe de ponencia del proyecto de Ley No. 076 de 2022 y, con cincuenta y cinco (55) votos a favor y 0 votos en contra, se aprobó la omisión de la lectura del articulado; el bloque del articulado; su título y que el trámite continúe en la Cámara de Representantes.

138. *Publicación del texto aprobado.* El texto definitivo aprobado en segundo debate en la Plenaria del Senado de la República fue publicado en la Gaceta del Congreso No. 1006 del 4 de agosto de 2023.

139. *Lapso entre los debates.* Se constata que el lapso entre el primer y el segundo debate en el Senado (8 de noviembre de 2022 y 2 de agosto de 2023 respectivamente) fue superior a ocho días, por lo que se cumplió con el término previsto en el artículo 160 de la Constitución que indica que “entre el primero y el segundo debate deberá mediar un lapso no inferior a ocho días”.

140. El trámite que se surtió tanto en la Comisión Segunda Constitucional Permanente como en la Sesión Plenaria del Senado de la República se resume a continuación:

Trámite ante el Senado de la República				
Presentación del proyecto de ley: 076 de 2022	Informe de Ponencia	Anuncio del proyecto	Discusión y aprobación	Publicación
Primer debate en Comisión Segunda	Gaceta del Congreso No. 1270 de 2022	2 de noviembre de 2022 Acta No. 10 de 2022 publicada en la Gaceta del Congreso No. 361 de 2023	8 de noviembre de 2022 Acta No. 11 de 2022 publicada en la Gaceta del Congreso No. 361 de 2023	29 de noviembre del 2022 - Gaceta del Congreso No. 1540 de 2022

Segundo debate en Plenaria del Senado	Gaceta del Congreso No. 1540 de 2022	1 de agosto de 2023 Acta No. 3 de 2023 publicada en la Gaceta del Congreso No. 1362 de 2023	2 de agosto de 2023 Acta No. 4 de 2023 publicada en la Gaceta del Congreso No. 1478 de 2023	4 de agosto de 2023 - Gaceta del Congreso No. 1006 de 2023
---------------------------------------	--------------------------------------	--	--	--

Tabla No. 2. Trámite adelantado en el Senado de la República.

El trámite legislativo ante la Cámara de Representantes

141. *Ponencia para primer debate.* El proyecto de Ley No. 076 de 2022 fue remitido a la Cámara de Representantes, en donde le fue asignado el número 161 de 2023 y fueron designados como ponentes los Representantes a la Cámara Álvaro Mauricio Londoño Lugo, Jhon Jairo Berrío López y como coordinadores ponentes los Representantes a la Cámara Elizabeth Jay Pang Díaz y David Alejandro Toro Ramírez. El informe de ponencia obra en la Gaceta del Congreso No. 1489 del 24 de octubre de 2023.
142. *Anuncio para primer debate.* El proyecto fue anunciado para primer debate (tercer debate) en la sesión del 8 de noviembre de 2023 de la Comisión Segunda Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, según consta en el Acta No. 10 de 2023, así: “me permito leer, señor Presidente, los proyectos que vamos a anunciar y que serán discutidos en la próxima sesión donde se discutan proyectos de ley (...) Proyecto de Ley No. 161 de 2023 – Cámara /No 076 de 2022 Senado”.
143. La Sala aclara que, en un primer momento, no existió registro de la precitada Acta No. 10 en la Gaceta del Congreso, de acuerdo con lo informado por el secretario de la Comisión Juan Carlos Rivera Peña, así: “no se ubicaron los números de las gacetas. Se solicitó información a la Imprenta Nacional”. Sin embargo, mediante oficio del 11 de marzo de 2025, el referido secretario remitió a la Corte Constitucional la Gaceta del Congreso No. 489 del 26 de abril de 2024 en la que se reproduce el Acta No. 10 del 8 de noviembre de 2023 de la Comisión Segunda Constitucional Permanente, de manera que el requisito de anuncio para votación en primer debate se encuentra acreditado.
144. En este caso se cumplen las exigencias constitucionales señaladas porque el anuncio se hizo en una sesión distinta a aquella en que se efectuó la discusión y la votación y, por otro lado, el proyecto de ley se incluyó y se discutió en el orden del día de la sesión siguiente a la que se realizó el anuncio.
145. El anuncio se realizó en la sesión del 8 de noviembre de 2023, tal como consta en el Acta No. 10 de 2023 y el proyecto de ley se incluyó en el orden del día de la sesión inmediatamente siguiente del 14 de noviembre de 2023, fecha en la que se discutió y votó, lo cual consta en el Acta No. 11 de 2023.
146. *Discusión y aprobación en primer debate.* Conforme fue anunciado, la discusión y votación del proyecto de Ley No. 161 de 2023 – Cámara, tuvo lugar en la sesión del 14 de noviembre de 2023 de la Comisión Segunda de la Cámara

de Representantes, según consta en el Acta No. 11 de 2023 que se encuentra publicada en la Gaceta del Congreso No. 864 del 13 de junio de 2024.

147. La sesión inició con la verificación del *quórum* deliberatorio y decisorio, en el que se constató la presencia de 16 representantes a la Cámara de la Comisión Segunda Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes de los 21 miembros que la componen. Acto seguido, se realizó la votación nominal (art. 133 C. Pol.) en favor del informe de ponencia que solicitó dar primer debate y aprobar el proyecto de Ley No. 161 de 2023 Cámara, obteniendo un total de trece (13) votos a favor y ninguno en contra.

148. La sesión prosiguió con la votación del articulado del proyecto de Ley No. 161 de 2023 Cámara que obtuvo un total de quince (15) votos a favor y ninguno en contra. Finalmente, se sometió a votación el título del proyecto de Ley No. 161 de 2023 Cámara y se preguntó si los representantes consentían en que este continuara su trámite en la plenaria de la Cámara de Representantes, proposición que tuvo un total de quince (15) votos a favor y ninguno en contra.

149. *Publicación del texto aprobado.* El texto aprobado en primer debate en la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes fue publicado en la Gaceta del Congreso No. 1665 del 28 de noviembre de 2023.

150. *Ponencia para segundo debate.* Los Representantes a la Cámara Elizabeth Jay Pang Díaz (Coordinadora ponente), David Alejandro Toro Ramírez (Coordinador ponente), Álvaro Mauricio Londoño Lugo (ponente) y Jhon Jairo Berrio López (ponente) rindieron informe de ponencia positiva para segundo debate en plenaria del proyecto de Ley No. 161 de 2023 Cámara, lo cual quedó registrado en la Gaceta del Congreso No. 1665 del 28 de noviembre de 2023.

151. *Anuncio para segundo debate.* El proyecto de Ley No. 161 de 2023 Cámara fue anunciado para votación en segundo debate, en la sesión plenaria del 15 de abril de 2024, de conformidad con el Acta No. 131 de 2024, según consta en la Gaceta del Congreso No. 1052 del 26 de julio de 2024, así: “Se anuncian los siguientes proyectos para la sesión plenaria de mañana martes 16 de abril 2024, a la 1 de la tarde o para la siguiente sesión plenaria donde se debatan proyectos de ley o actos legislativos. Proyectos para segundo debate: (...) Proyecto de Ley número 161 de 2023 Cámara y 76 de 2022 Senado”¹²⁰.

152. *Discusión y aprobación.* A través del Acta No. 132 de la sesión ordinaria del día 16 de abril de 2024, contenida en la Gaceta del Congreso No. 1211 del 28 de agosto de 2024, se constata que se registró la asistencia de 172 representantes a la Cámara y se solicitó a la Plenaria dar segundo debate y aprobar el proyecto de Ley número 161 de 2023 Cámara, 076 de 2022 Senado. De esa manera, con noventa y siete (97) votos a favor y cero (0) en contra se aprobó el respectivo informe de ponencia; con noventa y seis (96) votos a favor y cero (0) en contra se aprobó el articulado propuesto; y con noventa y cinco (95) votos a favor y cero (0) en contra la plenaria aprobó que el proyecto de ley siguiera su trámite para convertirse en ley de la República.

¹²⁰ Gaceta del Congreso No. 1052 del 26 de julio de 2024, p. 76.

153. *Publicación del texto aprobado en el segundo debate.* El texto definitivo aprobado en segundo debate en la Plenaria de la Cámara de Representantes fue publicado en la Gaceta del Congreso No. 505 del 2 de mayo de 2024.

154. *Lapso entre los debates.* El lapso entre el primer y el segundo debate en la Cámara de Representantes fue superior a ocho días, por lo que cumple con el término previsto en el artículo 160 de la Constitución, pues el primer debate se llevó a cabo el 14 de noviembre de 2023 y el segundo, el 16 de abril de 2024.

155. El trámite que se surtió tanto en la Comisión Segunda Constitucional Permanente como en la Sesión Plenaria de la Cámara de Representantes se resume a continuación:

Trámite ante la Cámara de Representantes				
Proyecto de ley: 161 de 2023 Cámara	Informe de Ponencia	Anuncio del proyecto	Discusión y aprobación	Publicación
Primer debate en Comisión Segunda	Gaceta del Congreso No. 1489 de 2023	8 de noviembre de 2023 Acta No. 10 de 2023 publicada en la Gaceta del Congreso No. 489 de 2024	14 de noviembre de 2023 Acta No. 11 de 2023 publicada en la Gaceta del Congreso No. 864 de 2024	28 de noviembre de 2023 - Gaceta del Congreso No. 1665 de 2023
Segundo debate en Plenaria	Gaceta del Congreso No. 1665 de 2023	15 de abril de 2024 Acta No. 131 de 2024 publicada en la Gaceta del Congreso No. 1052 de 2024	16 de abril del 2024 Acta No. 132 de 2024 publicada en la Gaceta del Congreso No. 1211 de 2024	2 de mayo de 2024 – Gaceta del Congreso No. 505 de 2024

Tabla No. 3. Trámite adelantado en la Cámara de Representantes

Aspectos transversales al trámite en el Congreso de la República

156. *Sobre el trámite de conciliación.* Durante la aprobación del proyecto de ley no surgieron discrepancias entre lo aprobado en el Senado de la República y la Cámara de Representantes, por lo que no fue necesario agotar la etapa de conciliación. En efecto, de acuerdo con el Oficio No. CSCP 3.2.2.02.046/2024 suscrito por el secretario de la Comisión Segunda de Relaciones Exteriores, Comercio Exterior Defensa y Seguridad Nacional de la Cámara de Representantes, Juan Carlos Rivera Peña, dirigido a esta Corporación: “en la aprobación de la Ley 2362 de 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, *no se*

presentó diferencia con el texto aprobado en Senado, por lo tanto, no se realizó conciliación del texto”.

157. Lo dicho se confirma con lo consignado en la Gaceta del Congreso No. 505 del 2 de mayo de 2024, así: “[e]n sesión plenaria ordinaria del 16 de abril de 2024, fue aprobado en segundo debate, sin modificaciones, el texto definitivo del Proyecto de Ley número 161 de 2023 Cámara, 76 de 2022 Senado, 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. Esto con el fin, que el citado proyecto siga su curso legal y reglamentario, de conformidad con lo establecido en el artículo 183 de la Ley 5ª de 1992”.

158. Por su parte, el interviniente Harold Sua Montaña expresó durante el presente trámite constitucional que los textos aprobados en segundo debate de cada una de las células legislativas “difieren en la concordancia de género gramatical entre el conector con el cual inicia el t[í]tulo del mismo”¹²¹. Por un lado, en el texto aprobado por la plenaria del Senado se estableció el siguiente título: por medio del 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 2004. Por otro lado, el texto aprobado por la plenaria de la Cámara se estableció el siguiente título: 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. Explicó que en otras oportunidades las concordancias de género gramaticales implicaron adelantar el trámite de conciliación¹²².

159. El interviniente reconoció que las diferencias de sintaxis entre los títulos de los textos aprobados en las plenarias del Senado y de la Cámara “son constitucionalmente intrascendentes para exigir forzosamente a ambas células legislativas llevar a cabo trámite de conciliación contemplado en el artículo 161 constitucional”¹²³ y que habrá de adoptarse el título con mayor observancia de las reglas de redacción de la lengua castellana o en su defecto devolverlo al Congreso para que realice el trámite de conciliación. Sin embargo, manifestó que esto último conllevaría a un exceso ritual manifiesto pues, la diferencia hallada, “conciérne a la manera de expresar una misma voluntad congregacional con mayor fidelidad a las reglas de redacción del idioma utilizado”¹²⁴.

160. En este punto, la Sala estima relevante reiterar que no todas las diferencias entre los textos aprobados en una y otra cámara constituyen discrepancias que deban tramitarse a través del trámite de conciliación. De acuerdo con la Sentencia C-371 de 2000, es necesario adelantar un análisis sobre la existencia de “diferencias relevantes o verdaderos desacuerdos que justifiquen la integración de una comisión accidental”, debido a que los “problemas de transcripción o gramaticales, que en nada inciden en el contenido material de la norma, *no constituyen discrepancias*” que deban ser tramitadas a través de conciliación.

¹²¹ Expediente digital, archivo “Intervención Ciudadana”, p. 1.

¹²² De conformidad con el artículo 161 superior.

¹²³ Expediente digital, archivo “Intervención Ciudadana”, p. 2.

¹²⁴ Expediente digital, archivo “Intervención Ciudadana”, p. 2.

161. En este sentido, tal y como se expresó en la intervención ciudadana, la modificación introducida tan solo pretendió adecuar el proyecto que se tramita a las normas gramaticales pertinentes por lo que, en los términos de los artículos 179 y 180 de la Ley 5 de 1992, no era necesario agotar una conciliación en el trámite legislativo bajo estudio¹²⁵.

162. *Lapso de 15 días entre la aprobación del proyecto en el Senado y la iniciación del trámite en la Cámara.* El artículo 160 de la Constitución Política dispone que “entre la aprobación del proyecto en una de las cámaras y la iniciación del debate en la otra, deberán transcurrir por lo menos quince días”. Este requisito se encuentra acreditado, pues el último debate en la plenaria del Senado se desarrolló el 2 de agosto de 2023 y el primer debate ante la Comisión Segunda Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes tuvo lugar el 14 de noviembre de 2023.

163. *El trámite del proyecto sin exceder dos legislaturas.* El artículo 162 de la Constitución dispone que ningún proyecto de ley podrá ser considerado en más de dos legislaturas. Al respecto, la Sala constata el cumplimiento de esta regla toda vez que el proyecto de ley fue radicado por el Gobierno nacional en el Senado el 29 de julio de 2022, esto es, dentro de la legislatura comprendida entre el 20 de julio de 2022 y el 20 de junio de 2023. Asimismo, su aprobación en la Plenaria de la Cámara de Representantes tuvo lugar el 16 de abril de 2024, es decir, en la legislatura que empezó el 20 de julio de 2023 y acabó el 20 de junio de 2024.

164. *Cumplimiento de los principios de consecutividad, identidad flexible y unidad de materia*¹²⁶. La Corte Constitucional ha señalado que, aunque los principios de consecutividad e identidad flexible son aplicables al trámite de cualquier proyecto de ley de conformidad con los artículos 157 y 160 de la Constitución Política, lo cierto es que “la práctica demuestra que, durante el curso de la ley aprobatoria de un tratado y debido a su propia naturaleza, ella no suele sufrir variaciones”¹²⁷.

165. De conformidad con el trámite legislativo de la ley aprobatoria del Convenio, la Corte encuentra el cumplimiento de los principios de unidad de materia, consecutividad e identidad flexible¹²⁸. En efecto, la norma en estudio se refiere a una misma materia y guarda la relación temática requerida. Además, su discusión y aprobación se surtió sin ningún cambio durante los dos respectivos debates en cada una de las corporaciones.

166. *Sanción presidencial y remisión a la Corte Constitucional.* En este punto, corresponde a la Corte verificar si el presidente de la República (i) sancionó la ley aprobatoria de acuerdo con el numeral 9 del artículo 189 de la Constitución Política y (ii) remitió tanto el instrumento internacional como su ley aprobatoria a la Corte Constitucional dentro del término de 6 días siguientes a la sanción de la ley, de conformidad con el numeral 10 del artículo 241 superior.

¹²⁵ Dispone el artículo 179 de la Ley 5 de 1992 en lo pertinente que si las enmiendas introducidas al texto en debate plenario “no implica[n] cambio sustancial, continuará su trámite constitucional; y el artículo 180 de la Ley 5 de 1992 establece que “Se admitirán a trámite en las Plenarias las enmiendas que, sin haber sido consideradas en primer debate, tengan por finalidad subsanar errores o incorrecciones técnicas, terminológicas o gramaticales”.

¹²⁶ Corte Constitucional, sentencias C-407 de 2019 y C-115 de 2024, entre otras.

¹²⁷ Corte Constitucional, Sentencia C-480 de 2024.

¹²⁸ Corte Constitucional, sentencias C-215, C-162 y C-074 de 2021, C-084 y C-049 de 2022 y C-126 de 2023, entre otras.

167. Frente a la primera exigencia, el último inciso del artículo 196 de la Constitución dispone que “[c]uando el Presidente de la República se traslade a territorio extranjero en ejercicio de su cargo, el Ministro a quien corresponda, según el orden de precedencia legal, ejercerá bajo su propia responsabilidad las funciones constitucionales que el Presidente le delegue, tanto aquellas que le son propias como las que ejerce en su calidad de Jefe del Gobierno. El Ministro Delegatario pertenecerá al mismo partido o movimiento político del Presidente”.

168. En el caso particular, se observa que el ministro de Hacienda y Crédito Público sancionó la Ley 2362 el 14 de junio de 2024 como delegatario del presidente de la República en virtud del Decreto 726 del 5 de junio de 2024, en el que se delegó expresamente la atribución constitucional de sancionar leyes, de conformidad con el artículo 165 superior¹²⁹. Ahora bien, aunque el Ministerio de Hacienda y Crédito Público es el tercero en el orden de precedencia de ministerios¹³⁰ no existen elementos de juicio necesarios que indiquen que el ministro delegatario no pertenecía al mismo partido o movimiento político del presidente de la República. Por otra parte, a partir de una consulta de fuentes abiertas de información se tiene que los entonces ministros del Interior y de Relaciones Exteriores (Juan Fernando Cristo y Luis Gilberto Murillo, respectivamente) tenían relación con otras agrupaciones y partidos políticos distintos a los del presidente Gustavo Petro Urrego¹³¹.

169. En este sentido, la Corte constata que el trámite cumplió la exigencia constitucional prevista, toda vez que la facultad de sancionar leyes se delegó de manera expresa por el presidente de la República al entonces ministro de Hacienda y Crédito Público.

¹²⁹ En el aparte considerativo del Decreto 726 del 5 de junio de 2024 se indica que “de conformidad con las disposiciones constitucionales y con la precedencia establecida en la ley, el ministro de Hacienda y Crédito Público, Ricardo Bonilla González está habilitado para ejercer las funciones constitucionales y legales como ministro delegatario”.

¹³⁰ El artículo 17 de la Ley 1444 de 2011 establece el orden de precedencia de los Ministerios, así: “NÚMERO, DENOMINACIÓN, ORDEN Y PRECEDENCIA DE LOS MINISTERIOS. El número de ministerios es diecinueve. La denominación, orden y precedencia de los ministerios es la siguiente: / 1. Ministerio del Interior. / 2. Ministerio de Relaciones Exteriores. / 3. Ministerio de Hacienda y Crédito Público. / 4. Ministerio de Justicia y del Derecho. / 5. Ministerio de Defensa Nacional. / 6. Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural. / 7. Ministerio de Salud y Protección Social. / 8. Ministerio de Trabajo. / 9. Ministerio de Minas y Energía. / 10. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. / 11. Ministerio de Educación Nacional. 12. Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. / 13. Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio. / 14. Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. / 15. Ministerio de Transporte. / 16. Ministerio de Cultura. / 17. Ministerio del Deporte. / 18. Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación. / 19. Ministerio de la Igualdad y Equidad.

¹³¹ Corte Constitucional, Sentencia C-121 de 2025, en la que se adelantó el control de constitucionalidad del “Protocolo Facultativo de la Convención Contra la Tortura y otros Tratos o Penas Cruels, Inhumanos o Degradantes”, así como de la Ley 2371 de 2024, por medio de la cual fue aprobado. En esta decisión se dio por demostrado que el ministro de Hacienda y Crédito Público estaba facultado para sancionar la Ley 2371 de 2024 porque estaba en el tercer lugar en el orden y precedencia de ministerio, no existían elementos de juicio necesarios que indiquen que el ministro delegatario no pertenece al mismo partido o movimiento político del presidente de la República y, en todo caso, una consulta de fuentes abiertas de información sugería que los entonces ministros del Interior y de Relaciones Exteriores, Juan Fernando Cristo y Luis Gilberto Murillo, tenían relación con otras agrupaciones y partidos políticos distintos a los del presidente de la República. Dicho análisis se ajusta al proceso objeto de estudio. La ley declarada constitucional en esa sentencia fue expedida en la misma época que la Ley 2362 de 2024, por medio de la cual se aprobó el “Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de Buque”.

170. Por otro lado, el expediente de la Ley 2362 de 2024 fue remitido a esta Corte el 21 de junio de 2024, es decir, dentro de los seis días que prevé el numeral 10 del artículo 241 de la Constitución¹³².

171. En esos términos, el trámite legislativo cumplió con la totalidad de las exigencias, como se resume a continuación:

Requisito	Cumple
Verificación del impacto fiscal de la iniciativa	N/A
Verificación de la ausencia de necesidad de adelantar consulta previa	N/A
Presentación del proyecto de ley por el Gobierno Nacional ante el Senado de la República	Sí
Publicación del proyecto de ley antes de darle curso	Sí
Inicio y trámite del proyecto de ley ante las comisiones constitucionales permanentes competentes	Sí
Publicación de los informes de ponencia en los cuatro debates	Sí
Anuncios previos en los cuatro debates	Sí
<i>Quórum</i> deliberatorio en los cuatro debates	Sí
<i>Quórum</i> decisorio en los cuatro debates	Sí
Aprobación por la mayoría requerida en los cuatro debates	Sí
Votación nominal y pública en los cuatro debates	Sí
Publicación del texto aprobado en cada debate	Sí
Lapso de ocho días entre los debates de Comisión y Plenaria	Sí
Lapso de 15 días entre la aprobación del proyecto en el Senado y la iniciación del trámite en la Cámara	Sí
Publicación del texto final aprobado	Sí
Trámite del proyecto en máximo dos legislaturas	Sí
Cumplimiento de los principios de unidad de materia, consecutividad e identidad flexible	Sí
Sanción presidencial y remisión a la Corte Constitucional	Sí

Tabla No. 4. Resumen del cumplimiento de exigencias en el trámite legislativo

9. El análisis material del convenio y de su ley aprobatoria

172. El *examen material* es una confrontación de las disposiciones del convenio y su ley aprobatoria con el contenido integral de la Constitución para establecer su compatibilidad. Para desarrollar este examen, la Corte tiene en cuenta los preceptos que definen el marco constitucional de las relaciones entre Colombia y otros sujetos de derecho internacional, principalmente, lo señalado en los artículos 9, 226 y 227 de la Constitución. Tales disposiciones establecen, entre otras cosas, que las relaciones exteriores deben promoverse con fundamento en la soberanía nacional, el respeto a la autodeterminación de los pueblos y el reconocimiento de los principios de derecho internacional aceptados por Colombia. Además, que la internacionalización se haga sobre la

¹³² Corte Constitucional, sentencias C-489 de 1993 y C-115 de 2024, en las que se explicó que la omisión de la remisión oportuna a la Corte Constitucional “no configura propiamente un vicio de forma o de procedimiento en la formación del Tratado y de su ley aprobatoria, pues se trata de una irregularidad externa, que más bien compromete la responsabilidad del Gobierno al incumplir un deber constitucional”.

base de la equidad, la reciprocidad y la conveniencia nacional, así como del mandato específico de integración económica, social y política con los países de América Latina y del Caribe.

173. De esa manera, la Corte ha precisado que el *examen material* debe circunscribirse a los aspectos jurídicos¹³³. Asimismo, en la Sentencia C-252 de 2019 precisó que, en el ordenamiento jurídico colombiano, no pueden existir materias exentas de control o zonas de inmunidad judicial y que la “supremacía constitucional exige que, sin excepción, se garantice la integridad de la Constitución “en todo caso de incompatibilidad entre esta y la ley u otra norma jurídica”. En esa ocasión, la Corte realizó un control de constitucionalidad material en la forma de un juicio de razonabilidad con el fin de verificar (i) que las finalidades globales y de cada una de las cláusulas del tratado resultaran legítimas a la luz de la Constitución y (ii) que el tratado en su conjunto, así como las medidas individualmente previstas en ese instrumento internacional fueran idóneas para alcanzar sus finalidades. Así, el *control material* de los tratados debe ser garante de la supremacía constitucional, no puede fundarse en interpretaciones meramente textuales de su contenido, y debe considerar el contexto de la materia en la que se enmarca el tratado.

174. Para proceder con este examen en relación con la Ley 2362 de 2024 y el Convenio en ella aprobado, la Sala (i) se referirá al marco constitucional sobre la protección del medio ambiente, en especial, de los medios marinos y el desarrollo sostenible y (ii) se pronunciará sobre el agua de lastre y sus efectos en el medio ambiente marino. Finalmente, (iii) estudiará las disposiciones del Convenio aprobado mediante la Ley 2362 de 2024 para verificar si cada una de ellas se aviene materialmente al texto superior y (iv) revisará las disposiciones de la Ley 2362 de 2024 en su sentido material con el fin de verificar su conformidad con la Constitución.

(i) El marco constitucional sobre la protección del medio ambiente, en especial, de los medios marinos y el desarrollo sostenible

175. El constituyente de 1991 elevó a rango constitucional el mandato de protección al medio ambiente, tanto por parte del Estado como los particulares. En efecto, todo acto que afecte el medio ambiente tendrá una repercusión directa en el ser humano, por la relación inescindible entre el mantenimiento de la vida y el entorno en el que esta se desarrolla.

176. En concreto, el artículo 8 de la Constitución dispone que es “obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación”. El artículo 79 *ibídem* señala que “es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines”. En concordancia con ello, el artículo 58 de la Constitución señala que a la propiedad le es inherente una función ecológica, lo que implica que, si bien el ordenamiento reconoce las plenas potestades del *dominium* o dueño de un bien, también le asigna la responsabilidad de que el mismo sirva a la conservación y protección del medio ambiente.

¹³³ Corte Constitucional. Sentencia C-154 de 2019, C-492 de 2019 y C-349 de 2023.

177. De forma concomitante al mandato de protección del medio ambiente y de las riquezas naturales, la Constitución consagra que el medio ambiente sano es un derecho de todas las personas y destaca que “[t]odas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano” (art. 79 CP). De manera especial, el derecho al medio ambiente sano, a los recursos naturales, a la diversidad biológica y al agua son derechos de especial importancia para los sujetos de especial protección constitucional que deben ser reconocidos, garantizados y respetados por el Estado (art. 64 CP).

178. En este mismo sentido, la jurisprudencia de la Corte ha reconocido que el derecho constitucional al medio ambiente sano tiene un carácter colectivo e individual por ser “imprescindible para el desarrollo de un proyecto de vida digno para cada persona”¹³⁴. También ha destacado que la protección al medio ambiente sano se expresa en tres dimensiones, a saber: (i) como principio que influencia a todo el orden jurídico, (ii) como derecho constitucional exigible judicialmente y (iii) como deber a cargo del Estado y los particulares¹³⁵.

179. Estos últimos deben concurrir a dicha tarea de conformidad con los artículos 79, 80 y 95.8 de la Constitución Política. Por su parte, el Estado tiene cuatro deberes primordiales, a saber:

“(i) Prevención de daños ambientales. Con fundamento en los artículos 67, 79 y 80 de la Constitución Política, corresponde al Estado garantizar la protección del ambiente; proteger la diversidad e integridad del ambiente; conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines; planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución; prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados. Esto se traduce en el deber de adoptar medidas o políticas públicas enfocadas a la protección del ambiente, prevenir el daño ambiental y garantizar la participación de la comunidad en las decisiones susceptibles de afectar el medio ambiente.

(ii) Mitigación de daños ambientales. Los artículos 80, 333 y 334 de la Constitución Política exigen al Estado prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental; delimitar a través de la ley el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social y el ambiente, entre otros, e intervenir, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, para racionalizar la economía con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial, en un marco de sostenibilidad fiscal, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano.

(iii) Reparación o indemnización del daño ambiental. Los artículos 80, 88 y 90 de la Constitución Política prevén el principio general de responsabilidad del Estado, el deber estatal de exigir la reparación de los daños causados al ambiente y la facultad constitucional que permite a la ley consagrar hipótesis de responsabilidad objetiva por los daños

¹³⁴ Corte Constitucional, Sentencia SU-217 de 2017 con criterio reiterado en sentencia SU-280 de 2024.

¹³⁵ Corte Constitucional, Sentencia C-359 de 2024.

ocasionados a los derechos colectivos. A su turno, el artículo 6 Constitucional dispone una vinculación positiva de los servidores públicos a la Constitución y la ley que impide a los funcionarios del Estado actuar sin fundamento en dichos mandatos.

(iv) Punición de daños causados al ambiente. El fundamento de este deber reside en el artículo 80 de la Constitución Política, que faculta al Estado para imponer sanciones de acuerdo con la ley y exigir la reparación por daños ambientales. Este deber es, por tanto, una manifestación del poder que tiene el Estado para sancionar conductas contrarias a derecho. En materia ambiental, esta atribución admite su ejercicio por la vía del derecho administrativo sancionador, que incluye el derecho contravencional¹³⁶ y el derecho correccional¹³⁷, y por la vía del derecho punitivo¹³⁸.

180. Asimismo, la Constitución también impone al Estado la planificación del manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, dada su importancia para el desarrollo de las diferentes actividades humanas, las cuales deben enmarcarse en el desarrollo sostenible con miras a su conservación, restauración y sustitución (inc. 1, Art. 80 CP).

181. Así, en aras de la protección del medio ambiente, y para garantizar este derecho constitucional, la Carta Política ordena a las autoridades estatales, en el marco de sus competencias prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental; imponer sanciones cuando ello corresponda; exigir la reparación de los daños causados; y cooperar con otros Estados para la protección de los ecosistemas fronterizos (inc. 2, Art. 80 CP). En consecuencia, además de ser un derecho y un deber, la protección medioambiental también es un principio constitucional¹³⁹.

182. Tal es la preeminencia que el constituyente otorgó a la protección del medio ambiente, que a pesar de que en Colombia existe libertad de oficio y ocupación (Art. 26 CP) y libre actividad económica e iniciativa privada (Art. 333 CP) en ningún caso puede desarrollarse alguna actividad que implique la introducción al territorio nacional de residuos nucleares o desechos tóxicos (Art. 81 CP.), pues se infiere que, cualquiera que sea su clase, tienen un impacto negativo en el medio ambiente.

183. La finalidad de la consagración constitucional como derecho y deber relacionada con el medio ambiente, además de garantizar diversos valores y principios superiores, también busca evitar catástrofes irreversibles a través de fenómenos tales como el calentamiento global, la desertificación de los suelos, la limitación de los recursos hídricos, el exterminio de las especies y de los ecosistemas, el debilitamiento de la capa de ozono; y la polución del mar, el aire, la atmósfera, entre otros¹⁴⁰.

¹³⁶ Cfr. Corte Constitucional, Sentencia C-1112 de 2000.

¹³⁷ Cfr. Corte Constitucional, Sentencia C-632 de 2011. Se ha entendido que la potestad correccional refiere a la posibilidad de reprimir las infracciones en que incurren los particulares por desconocer las obligaciones o restricciones impuestas por las leyes, en materias tales como el tránsito, el medio ambiente o las normas de higiene y seguridad.

¹³⁸ Corte Constitucional, Sentencia C-359 de 2024.

¹³⁹ Corte Constitucional, Sentencia C-595 de 2010.

¹⁴⁰ Corte Constitucional, Sentencia C-465 de 1996 con criterio reiterado en sentencia C-280 de 2024.

184. Como se reconoció la Sentencia C-495 de 1996, las disposiciones superiores que regulan la relación entre la sociedad y la naturaleza y que tienen como propósito la *protección del medio ambiente* se conocen bajo el nombre de “Constitución Ecológica”, cuya importancia se potencia con la constatación de la gran riqueza natural de nuestro país¹⁴¹.

185. Como su nombre lo indica, esta Constitución no es meramente antropocéntrica, es decir, su finalidad no es exclusivamente la de garantizar la supervivencia del hombre en condiciones dignas. Tiene también un enfoque que considera al hombre como parte de la naturaleza y se otorga a ambos elementos un valor especial¹⁴². Más allá, de acuerdo con jurisprudencia reciente¹⁴³, la Constitución Ecológica se concibe en un compendio ecocéntrico, al situar a la naturaleza en el centro, sin que pueda destacarse a una forma de vida como más importante o superior a otra.

186. En desarrollo de la Constitución Ecológica, e incluso, antes de la expedición de la actual Constitución, el Estado colombiano ha venido asumiendo compromisos a nivel internacional a través de la ratificación de diferentes instrumentos y también ha expedido diversas normas internas con el objetivo de proteger los ecosistemas acuáticos y especialmente los marinos¹⁴⁴.

187. En este sentido “Colombia ha ratificado un conjunto de Convenios Internacionales *encaminados a proteger el medio ambiente*, en general, y otros que defienden, en particular, el medio marino”¹⁴⁵, así como también ha adoptado normas internas con la misma finalidad. La importancia de estas normas, que pretenden la protección de los ecosistemas acuáticos, radica en que Colombia, “cuenta con la que ha sido catalogada como la región de mayor diversidad biológica del mundo. En efecto, el Pacífico colombiano posee un

¹⁴¹ Corte Constitucional, Sentencia C-256 de 2019.

¹⁴² Corte Constitucional, Sentencia C-339 de 2002.

¹⁴³ Corte Constitucional, Sentencia C-644 de 2017 con criterio reiterado en sentencia C-048 de 2018.

¹⁴⁴ Entre ellas, destaca esta Corte, sin ser exhaustiva, por ejemplo: la Ley 12 de 1981 “por medio de la cual se aprueba la “Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques”, firmada en Londres el 2 de noviembre de 1973, y el Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por Buques, firmado en Londres el 17 de febrero de 1978 y se autoriza al Gobierno Nacional para adherir a los mismos”. La Ley 45 de 1985 por medio de la cual se aprueba, entre otros, el “Convenio para la protección del medio marino y la zona costera del Pacífico Sudeste”, cuyo numeral 3º del artículo 3º, establece que “las Altas Partes Contratantes se esforzarán, ya sea individualmente o por medio de la cooperación bilateral o multilateral, en adoptar las medidas apropiadas de acuerdo a las disposiciones del presente Convenio y de los instrumentos complementarios en vigor de los que sean Parte para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino y zona costera del Pacífico Sudeste y para asegurar una adecuada gestión ambiental de los recursos naturales. La Ley 55 de 1989 “por medio de la cual se aprueba el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1969 y su Protocolo de 1976”. La Ley 13 de 1990 “Por la cual se dicta el estatuto general de pesca”. La adopción de los principios universales y del desarrollo sostenible contenidos en la Declaración de Río de Janeiro de junio de 1992 por medio del artículo primero de la Ley 99 de 1993; la Ley 165 de 1994 “por medio de la cual se aprueba el “Convenio sobre la Diversidad Biológica” hecho en Río de Janeiro el 5 de junio de 1992”, del que se resalta, entre otros, su objetivo de conservar la diversidad biológica (Art. 1º) y el deber de los Estados de en la medida de lo posible y según proceda, impedir que se introduzcan, controlar y erradicar las especies exóticas que amenacen a ecosistemas, hábitats o especies. (Lit h) Art. 8); La Ley 430 de 1998 “por la cual se dictan normas prohibitivas en materia ambiental, referentes a los desechos peligrosos y se dictan otras disposiciones”, que, si bien no hace referencia directa al medio marino, tiene incidencia en él; la Ley 1844 de 2017 “Por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo de París”, adoptado el 12 de diciembre de 2015, en París, Francia” en cuyo preámbulo se reconoce “la importancia de garantizar la integridad de todos los ecosistemas, incluidos los océanos, y la protección de la biodiversidad”; la Ley 1851 de 2017 “por medio de la cual se establecen medidas en contra de la pesca ilegal y el delito de ilícita actividad de pesca en el territorio marítimo colombiano”; la Ley 2111 de 2021 “por medio del cual se sustituye el título XI “de los delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente” de la Ley 599 de 2000, se modifica la Ley 906 de 2004 y se dictan otras disposiciones”, dentro de la que se tipifican delitos como la pesca ilegal, manejo y uso ilícito de organismos genéticamente modificados, microorganismos y sustancias o elementos peligrosos, daños en los recursos naturales y ecocidio, contaminación ambiental, entre otros.

¹⁴⁵ Corte Constitucional. Sentencia C-379 de 2010.

considerable número de recursos endémicos y de material genético que se constituye en una de las más importantes alternativas de desarrollo en diferentes campos como, por ejemplo, la medicina y la farmacéutica”¹⁴⁶.

188. *El desarrollo sostenible*. El artículo 80 de la Constitución Política consagra que corresponde al “Estado [planificar] el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución”. Por su parte, la Corte Constitucional ha indicado que el desarrollo sostenible es un modelo que “permite satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas propias”¹⁴⁷.

189. La jurisprudencia de la Corte ha señalado que el desarrollo sostenible tiene las siguientes perspectivas: “(i) la sostenibilidad ecológica, que exige que el desarrollo sea compatible con el mantenimiento de la diversidad biológica y los recursos biológicos, (ii) la sostenibilidad social, que pretende que el desarrollo eleve el control que la gente tiene sobre sus vidas y se mantenga la identidad de la comunidad, (iii) la sostenibilidad cultural, que exige que el desarrollo sea compatible con la cultura y los valores de los pueblos afectados, y (iv) la sostenibilidad económica, que pretende que el desarrollo sea económicamente eficiente y sea equitativo dentro y entre generaciones”¹⁴⁸.

190. A partir de lo anterior, la Corte ha expuesto que la búsqueda de este desarrollo debe propender por un equilibrio entre la libertad económica, el bienestar social y la preservación de los recursos naturales, que tiene que ser estudiado en cada caso particular¹⁴⁹ y enfocarse en la corrección de “las condiciones de exclusión socioeconómica, así como proteger los recursos naturales y la diversidad cultural, en el marco de una repartición equitativa de cargas y beneficios entre los ciudadanos”¹⁵⁰.

191. En el escenario internacional, el desarrollo sostenible ha sido contemplado, por ejemplo, en la Declaración de Río de Janeiro sobre Medio Ambiente y Desarrollo, suscrita en junio de 1992, la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, suscrita en Nueva York en 1992 y aprobada mediante la Ley 164 de 1994 y en el artículo 2 del Convenio sobre la Diversidad Biológica, suscrito en Río de Janeiro en 1992 y aprobado mediante la Ley 165 de 1994. Por su parte, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó los Objetivos de Desarrollo Sostenible y, en particular, el número 14 se refiere a *conservar y utilizar de forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos*.

192. En este contexto normativo, por su importancia para el presente estudio de constitucionalidad, procede la Corte a revisar concretamente lo que se conoce como el “agua de lastre” y sus efectos en el medio ambiente marino.

(ii) El agua de lastre y sus efectos en el medio ambiente marino

¹⁴⁶ Corte Constitucional. Sentencia C-519 de 1994.

¹⁴⁷ Corte Constitucional. Sentencia C-137 de 1996.

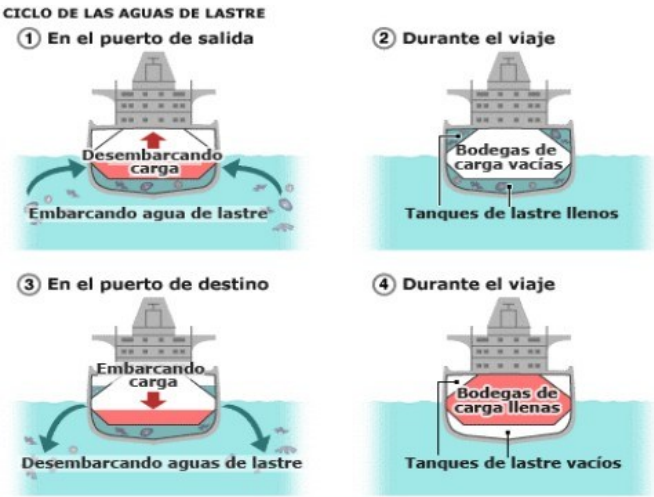
¹⁴⁸ Corte Constitucional. Sentencia C-644 de 2017.

¹⁴⁹ Corte Constitucional. Sentencia C-644 de 2017.

¹⁵⁰ Corte Constitucional. Sentencia C-479 de 2020.

193. El agua de lastre se define en el Convenio objeto de estudio como aquella que contiene materias en suspensión que se carga a bordo de un buque para controlar el asiento, la escora, el calado, la estabilidad y los esfuerzos de la embarcación. Antiguamente (antes de 1870), con el propósito de mantener la navegabilidad, los buques utilizaban lastre sólido, generalmente constituido de piedra¹⁵¹. Sin embargo, con el tiempo, los sistemas de lastre evolucionaron para ser alimentados con agua generalmente salada.

194. Así, el buque sin carga embarca agua de lastre en el puerto de salida para garantizar su navegabilidad y así se mantiene hasta llegar al puerto, en donde, al llenar sus bodegas de carga, deslastra o expulsa el agua de lastre¹⁵². Este proceso se ilustra a continuación¹⁵³:



195. En el ciclo del lastre y deslastre se introducen de forma involuntaria organismos acuáticos exógenos o no nativos. De esa manera, a través de la descarga de agua de lastre en los puertos de carga pueden introducirse una diversidad de especies invasoras al ecosistema, como por ejemplo, algas, dinoflagelados, moluscos, medusas, cangrejos, peces agresivos y bacterias, que como características tienen, por ejemplo, las siguientes: gran capacidad de reproducción; adaptabilidad y resistencia a las nuevas condiciones en las que son introducidos; alteración del ecosistema al reducir notablemente la cantidad de alimento disponible para otras especies, o por ser depredadora directa de las mismas; la sustitución de especies nativas, entre otras. Las especies invasoras pueden ser capaces de afectar al ser humano en dos formas adicionales al deterioro medioambiental: (i) a través de la causación de enfermedades, como en el caso del cólera (que transmite la bacteria *Vibrio Cholerae*) o; (ii) por pérdidas económicas, que se han visto, por ejemplo, cuando especies invasoras atacan las especies nativas que son pescadas y comercializadas¹⁵⁴.

¹⁵¹ González López, Primitivo y Salamanca Giménez, Antonio. Contaminación biológica del mar por el agua de lastre de los buques y medios para evitarla. Grupo de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible. Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España. Junio de 2013, Pág. 7.

¹⁵² Exposición de motivos del proyecto de ley No. 076 de 2022 Senado, publicado en la Gaceta del Congreso No. 891 del 8 de agosto de 2022

¹⁵³ Exposición de motivos del proyecto de ley No. 076 de 2022 Senado, publicado en la Gaceta del Congreso No. 891 del 8 de agosto de 2022

¹⁵⁴ Sobre este asunto consúltese a González López, Primitivo y Salamanca Giménez, Antonio. Contaminación biológica del mar por el agua de lastre de los buques y medios para evitarla. Grupo de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible. Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España. Junio de 2013. En la obra se afirma que: “[d]ebido a la introducción de esta medusa en el Mar Negro, donde ha alcanzado la densidad de 1kg de biomasa por m3, la pesca en la antigua Unión Soviética ha caído de manera brusca desde las 250.000 hasta las 30.000 toneladas anuales. Prácticamente lo mismo ocurrió en Turquía, donde la medusa americana ha agotado la acción autóctona del plancton hasta tal punto que ha contribuido al derrumbamiento de la industria pesquera, de tal manera que entre mediados de los ochenta y principios de los noventa se perdieron

196. A manera ilustrativa, el ordenamiento interno ha contemplado el manejo de esta situación (v.gr. el tratamiento del agua de lastre), por ejemplo, en la Ley 12 de 1981 “por medio de la cual se aprueba la “Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques”, firmada en Londres el 2 de noviembre de 1973, y el Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por Buques, firmado en Londres el 17 de febrero de 1978 y se autoriza al Gobierno Nacional para adherir a los mismos”. En esta convención existen disposiciones acerca del tratamiento y correcta disposición del agua de lastre en “petroleros”¹⁵⁵.

197. Asimismo, la Resolución 477 de 2012 expedida por la DIMAR “[p]or 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” y la Resolución No. 883 de 2018 expedida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, “[p]or la cual se establecen los parámetros y los valores límites máximos permisibles en los vertimientos puntuales a cuerpos de aguas marinas, y se dictan otras disposiciones”. En el artículo 3 se establece que “[l]os vertimientos de aguas de lastre se regirán por lo previsto en la Resolución 477 de 2012, expedida por la Dirección General Marítima -DIMAR o la que la modifique o sustituya”.

198. En este orden de ideas, el agua de lastre puede contener especies invasoras con características susceptibles de producir desequilibrios ecológicos, impactar directamente el medio marino y la salud humana, entre otros. De ahí la necesidad de contar con medidas para gestionar este riesgo y minimizar las descargas de organismos en los ecosistemas marinos.

9.1. Análisis material del contenido del Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques

199. Para desarrollar el *análisis material* de constitucionalidad del referido convenio, la Corte abordará las siguientes temáticas específicas a la luz de su contenido: (i) el preámbulo; (ii) las definiciones establecidas en el artículo primero y en la regla A-1 del anexo al convenio; (iii) las obligaciones generales (artículo segundo); (iv) el ámbito de aplicación del convenio (artículo tercero); (v) las obligaciones específicas para la protección del medio ambiente marino (artículos cuarto a séptimo, reglas A2, A3, A4, A5, B1, B2, B3, B4, B5, B6, C1, C2, C3, D1, D2, D3, D4, D5, E1, E2, E3, E4, E5 y en los apéndices I y II); (vi) los controles y las sanciones (artículos octavo a decimosegundo del convenio); (vii) la asistencia y cooperación (artículos trece y catorce); (viii) los aspectos procedimentales y formales (artículos quince a veintidós del Convenio).

200. Debido a su extensión, el contenido del Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques y su anexo se presentarán en documento *anexo* a esta providencia.

aproximadamente 300 millones de dólares en ingresos pesqueros, con graves consecuencias económicas y sociales”.

¹⁵⁵ Es decir, “[t]odo buque construido o adaptado para transportar principalmente hidrocarburos granel en sus espacios de carga; este término comprende los buques de carga combinados y “buques-tanque químicos” tal como se definen estos últimos en el Anexo II del presente Convenio cuando estén transportando cargamento total o parcial de hidrocarburos a granel”.

(i) El preámbulo

201. Contenido. El preámbulo establece el contexto y los fundamentos que motivaron la adopción del convenio. Concretamente, se menciona la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982; los objetivos del Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1992; las decisiones posteriores de la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1998, relacionadas con conservación y utilización de ecosistemas marinos y costeros y sobre las especies exóticas que amenazan los ecosistemas, los hábitats o las especies, incluidos los principios de orientación sobre especies invasoras; (iv) la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de 1992 (en la que se solicitó a la Organización Marítima Internacional la adopción de reglas apropiadas sobre la descarga del agua de lastre); (v) el principio preventivo de la Declaración de Río de 1992 y (vi) el llamado de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible de 2002 para acelerar medidas frente a especies invasoras.

202. El preámbulo menciona que la descarga *no controlada* de aguas de lastre ha transferido organismos “acuáticos perjudiciales y agentes patógenos que han causado daños al medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes y los recursos”. Adicionalmente, reconoce la importancia del asunto de conformidad con resoluciones de la Asamblea A.774(18), de 1993, y A.868(20), de 1997 de la Organización Marítima Internacional y el hecho de que algunos Estados ya han adoptado medidas individuales, sin embargo, se trata de un problema global que requiere reglas y directrices uniformes.

203. Por último, en el preámbulo se expresa la decisión de elaborar opciones seguras y eficaces para la gestión del agua de lastre que permitan la prevención, la reducción al mínimo y, en últimas, la eliminación sostenida de la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos. En consecuencia, se indica que estos objetivos se cumplen de manera eficaz mediante un convenio internacional.

204. Análisis. Para la Sala Plena el contenido del preámbulo es constitucional. De entrada, se pone de presente que, de conformidad con la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969, el preámbulo de un tratado es relevante para la interpretación de su contenido y contribuye a comprender su objeto y finalidad.

205. Ahora bien, corresponde señalar que en el preámbulo se indica que para la adopción del Convenio objeto de estudio se tuvieron en cuenta disposiciones contenidas en instrumentos internacionales. Concretamente, en el preámbulo se aludió al numeral 1 del artículo 196 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR), según el cual, “[l]os 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”.

206. Dicha mención es importante porque Colombia *no* ha ratificado la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. De esta manera, la Sala estima imperioso poner de presente que la eventual adhesión al

Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques *no* puede interpretarse como la aceptación tácita de obligaciones contenidas en otro instrumento internacional, incluso si este versa sobre materias similares. Lo anterior, de conformidad con la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados entre Estados y Organizaciones Internacionales o entre Organizaciones Internacionales que desarrolla las formas de manifestación del consentimiento en obligarse por un tratado y la jurisprudencia de la Corte Constitucional que, en Sentencia C-400 de 1998 recordó que “el Estado colombiano sólo puede legítimamente obligarse a nivel internacional una vez se hayan surtido los trámites internos de aprobación del tratado, tal y como lo ordena la Carta”.

207. De conformidad con la jurisprudencia constitucional, la Carta Política consagró un procedimiento en el que intervienen las tres ramas del poder público para que “el Presidente de la República o sus delegados puedan manifestar el consentimiento del Estado colombiano en obligarse por un tratado o acuerdo de derecho internacional”¹⁵⁶.

208. En la Sentencia C-1314 de 2000, la Corte Constitucional adelantó la revisión constitucional de la Ley 557 del 2 de febrero de 2000 y del “Acuerdo sobre el Programa Internacional para la Conservación de los Delfines”, suscrito en Washington D.C., el 21 de mayo de 1998. En el preámbulo de ese instrumento internacional se mencionó la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982* frente al deber de los Estados de cooperar o tomar las medidas que sean necesarias para la conservación y ordenación de los recursos marinos vivos. En esa oportunidad, la Corte *no* se refirió específicamente a la mención de CONVEMAR ni realizó un pronunciamiento adicional.

209. No obstante y de conformidad con lo antes expuesto, la Corte aclara, en esta oportunidad, que lo decidido frente al Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques *no* puede entenderse en el sentido que la República de Colombia ratifique o reconozca el carácter vinculante de CONVEMAR.

210. Así pues, en el preámbulo se resalta el propósito del precitado instrumento internacional consistente en (i) prevenir; (ii) reducir al mínimo y; (iii) eliminar los riesgos para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes y los recursos, que puedan ser causados por el agua de lastre y los sedimentos de los buques. De esta manera, y como quedó explicado de manera previa, el artículo 80 de la Constitución establece la obligación del Estado (comprendido por todas sus ramas del poder público, órganos y entidades) de *prevenir y controlar los factores del deterioro ambiental*. En consecuencia, la finalidad de prevenir, reducir y eliminar los riesgos derivados del manejo del agua de lastre y los sedimentos de los buques, *no* solo se enmarca en las obligaciones ambientales del Estado, sino que desarrolla y garantiza el derecho fundamental, individual y colectivo consagrado en el artículo 79 constitucional que tienen todas las personas de gozar de un ambiente sano.

211. Finalmente, resalta la Sala que en la Sentencia C-519 de 1994 esta Corte indicó que “Colombia es uno de los países que mayor interés debe tener respecto

¹⁵⁶ Corte Constitucional, Sentencia C-187 de 2019.

de los acuerdos internacionales en materia de biodiversidad. La razón es, por lo demás, sencilla: nuestro país ha sido reconocido a nivel mundial como uno de los centros biológicos de mayor diversidad”. En este sentido, un instrumento que pretende proteger el medio ambiente marino, incluida su biodiversidad, los seres humanos y los recursos es compatible y además necesario para desarrollar la Constitución Ecológica.

(ii) Las definiciones (artículo primero y regla A-1 del Anexo al Convenio)

212. *Contenido.* El artículo primero contiene 12 definiciones para el entendimiento de la convención. Así, la disposición define (i) administración, (ii) agua de lastre, (iii) gestión del agua de lastre, (iv) certificado, (v) comité, (vi) convenio, (vii) arqueo bruto, (viii) organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos, (ix) organización, (x) secretario general (xi) sedimentos y (xii) buque. Asimismo, la Regla A-1 del documento anexo al convenio contiene las definiciones de las siguientes expresiones: (i) fecha de vencimiento anual, (ii) capacidad de agua de lastre, (iii) compañía, (iv) construido, (v) transformación importante, (vi) de la tierra más próxima, (vii) sustancia activa y (viii) Código BWMS “Código para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre”.

213. *Análisis.* Para la Sala las definiciones contenidas en el artículo primero del convenio y en la Regla A-1 del documento anexo, son constitucionales. En primer lugar, por cuanto ninguno de los términos definidos implica o trae de suyo el desconocimiento de alguna norma constitucional. Segundo y, por el contrario, el establecimiento de definiciones precisas, que permitan determinar el alcance y aplicación del convenio, es una herramienta para aclarar a las partes, en el marco del principio constitucional de buena fe, su alcance y forma de aplicación. Ello significa, que el establecimiento de definiciones en los convenios internacionales, según la materia que traten, se hace deseable e incluso necesario.

214. La jurisprudencia constitucional ha establecido que la introducción de *definiciones* es un asunto frecuente que se usa ante la existencia de vocablos técnicos y para aclarar el sentido de los términos utilizados, con lo que se garantiza la claridad en las obligaciones establecidas¹⁵⁷. De esta manera, ha precisado que el establecimiento de definiciones en los tratados o convenios internacionales coadyuva a garantizar los principios de legalidad y seguridad jurídica¹⁵⁸ en virtud de los cuales, se dota de certeza a los interesados sobre el alcance de la regulación y con ello, se evita el acaecimiento de situaciones o interpretaciones sorpresivas, no previstas por las partes. Adicionalmente, la Corte Constitucional ha establecido que las *definiciones* son herramientas para la adecuada y efectiva implementación del instrumento internacional y delimitan su ámbito de aplicación¹⁵⁹.

215. Adicionalmente, la consagración de definiciones que permitan comprender el alcance y forma de aplicación de los convenios, allana el camino para la aplicación del principio *pacta sunt servanda*. Por otro lado, las definiciones que se establecen en el artículo primero y en la regla A-1 del anexo

¹⁵⁷ Corte Constitucional, Sentencia C-359 de 2024

¹⁵⁸ Corte Constitucional, Sentencia C-491 de 2019.

¹⁵⁹ Corte Constitucional, sentencias C-181 de 2022, C-205 de 2023 y C-093 de 2024.

del convenio sometido a examen de esta Corte, constituyen un medio razonable para lograr las finalidades que se proponen, anunciadas en el preámbulo.

(iii) Las obligaciones generales (artículo segundo)

216. *Contenido.* El artículo segundo del convenio consagra las obligaciones de carácter general de las Partes que se refieren a hacer efectivo el instrumento. Dispone que el anexo forma parte integrante del Convenio y precisa que nada impide que las Partes adopten, individual o conjuntamente y conforme al derecho internacional, medidas más estrictas para alcanzar los objetivos previstos.

217. Este artículo señala que las Partes deben esforzarse para colaborar en la implantación, aplicación y el cumplimiento del Convenio y se comprometen a fomentar el *desarrollo continuo* de la gestión del agua de lastre. En este sentido, deben propender porque las medidas adoptadas no produzcan daños al ambiente, la salud humana, los bienes o los recursos propios o de otros Estados y las prácticas de gestión del agua de lastre no causen mayores daños que los que previenen.

218. Finalmente, dispone que las Partes deben promover que los buques bajo su pabellón o sujetos al convenio eviten tomar agua de lastre y sedimentos que puedan contener organismos perjudiciales, apoyando la adopción de las recomendaciones correspondientes de la Organización. Finalmente, se consagra el compromiso de cooperar, bajo los auspicios de la Organización, para enfrentar riesgos a la biodiversidad y a ecosistemas marinos sensibles, vulnerables o amenazados, más allá de la jurisdicción nacional, en relación con la gestión del agua de lastre.

219. *Análisis.* Para la Sala las obligaciones de carácter general son compatibles con la Constitución Política. En efecto, de acuerdo con la primera obligación, el Estado debe “hacer plena y totalmente efectivas las disposiciones” del convenio y de su anexo, lo que no es otra cosa sino cumplir materialmente y de buena fe las disposiciones que de él se desprenden. En consecuencia, el hecho de que el Estado se obligue a hacer efectivas las disposiciones acordadas, garantiza que sus postulados puedan ser debidamente aplicados y cumplidos materializándose el principio constitucional de la buena fe.

220. Adicionalmente, en la primera obligación se reitera el objetivo del cumplimiento de las disposiciones del convenio, que corresponde a 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, mismo que -como se ya se indicó- resulta compatible con la Constitución de 1991.

221. La segunda obligación resalta que el anexo del convenio forma parte integrante del mismo, por lo que se infiere que respecto de este también se aplica la primera de las obligaciones ya estudiada. Se trata de una cláusula meramente formal, que aclara el alcance del Convenio y de su anexo y que por tanto se enmarca en el principio constitucional ya señalado del *pacta sunt servanda* al tiempo que tampoco contraría disposición constitucional alguna.

222. La tercera obligación permite al Estado adoptar 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. Para la Sala, esto implica que lo dispuesto en el convenio no es un límite, sino que por el contrario se trata de un punto de partida que es compatible con la Constitución, pues desarrolla el deber de prevención que tiene el Estado para proteger el medio ambiente de cualquier daño o consecuencia irremediable (Art. 80 C. Pol.), además que garantiza el desarrollo sostenible a través del mantenimiento de la diversidad y los recursos biológicos y permite la materialización del derecho constitucional al medio ambiente sano (Art 79 C. Pol.).

223. La cuarta obligación establece que el Estado debe colaborar en la implantación, aplicación y cumplimiento efectivos del convenio lo que, para la Sala, no se opone a ningún aparte de la Constitución y desarrolla el ya explicado principio constitucional del cumplimiento de los tratados de buena fe (*pacta sunt servanda*).

224. La quinta obligación indica que el Estado debe fomentar el desarrollo continuo de la gestión del agua de lastre y las normas que cumplan con los objetivos del convenio, lo cual a juicio de la Corte es también constitucional, pues se trata de una cláusula que materializa el mandato de prevención de daños al medio ambiente (Art. 80 C. Pol.) y permite la garantía del derecho constitucional al medio ambiente sano (Art 79 C. Pol.).

225. La sexta y séptima obligación prescribe, respectivamente, que el Estado, al adoptar medidas de conformidad con el convenio se esforzará por no dañar ni deteriorar el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios o de otros Estados. Asimismo, que al aplicar el presente convenio, no causará mayores daños al medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios o de otros Estados, lo que -a juicio de la Sala- reafirma el propósito y objetivo de su adopción, lo que como se anticipó no contraría mandatos de orden superior.

226. La octava obligación refiere que el Estado alentará a los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón y a los que se aplique el presente convenio, para 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. Para ello fomentará la implantación adecuada de las recomendaciones elaboradas por la Organización.

227. Para la Corte, dicha obligación es compatible con la Constitución, pues, por un lado, comparte el objetivo general del convenio de evitar el daño al medio ambiente marino causado por la indebida gestión del agua de lastre, lo que como ya se dijo garantiza la Constitución, y de otro lado, la obligación impuesta se condiciona a la “medida de lo posible”, lo que es una previsión atada al principio general del derecho en virtud del cual *nadie está obligado a lo imposible*.

228. La novena obligación prescribe que el Estado cooperará 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. La anterior prescripción se encuentra conforme a la Constitución, pues, por un lado, no impone una obligación concreta del Estado por fuera de su jurisdicción más allá de la cooperación que deberá materializarse a través de actuaciones posteriores (que deberán sujetarse a la Constitución) y, por otro lado, tampoco la contradice.

(iv) El ámbito de aplicación del convenio (artículo tercero)

229. *Contenido.* El artículo tercero prevé los buques frente a los que aplica o no el referido Convenio. A su vez, frente a los buques de Estados que *no* son parte se advierte que en todo caso se deben aplicar las prescripciones del convenio para que no se dé un tratamiento más favorable a estos.

230. *Análisis.* Para la Sala Plena el artículo tercero del Convenio, que establece su ámbito de aplicación, es constitucional. Lo anterior, teniendo en cuenta que, en él, se describen los dos presupuestos fácticos que permiten su aplicación, es decir, a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de una parte y a los que, sin tenerlo, operen bajo la autoridad de una parte, norma que debe entenderse en concordancia con las definiciones previstas en el artículo primero del convenio. Asimismo, el artículo establece supuestos en los que no es aplicable el convenio. Finalmente, la norma refiere que a los buques de Estados que no sean parte deberán aplicárseles las prescripciones del convenio para que los mismos no gocen de un trato más favorable.

231. En este contexto, advierte la Sala que el artículo tercero establece normas concretas que permiten determinar los supuestos fácticos de aplicación y aquellos que se encuentran excluidos del convenio. Finalmente, en relación con el trato que debe darse a los buques de Estados que no sean Parte del Convenio, la Sala encuentra que se materializa la igualdad frente a la ley, pues en dicha cláusula se proscribe brindarles trato más favorable por el mero hecho de pertenecer a Estados que no son partes del convenio.

(v) Las obligaciones específicas para la protección del medio ambiente marino (artículos cuarto a séptimo, reglas A2, A3, A4, A5, B1, B2, B3, B4, B5, B6, C1, C2, C3, D1, D2, D3, D4, D5, E1, E2, E3, E4, E5 y en los apéndices I y II)

232. *Contenido.* Los artículos establecen que las Partes deben asegurar que los buques bajo su pabellón cumplan lo dispuesto en el instrumento y adoptar políticas para gestionar el agua de lastre en sus puertos, lo que implica contar con instalaciones adecuadas para la recepción y eliminación de sedimentos. Además, las disposiciones contemplan que las Partes deben fomentar la investigación científica y técnica, a lo que se suma la vigilancia de los efectos de la gestión de agua de lastre y compartir la información que de ello se derive con los Estados que la requieran y soliciten. Para terminar, se consagra que cada parte tiene el deber de reconocer y certificar sus buques de conformidad con el anexo al convenio sin exigir certificaciones adicionales a buques de otros Estados parte cuando estas adopten medidas más estrictas.

233. Ahora bien, el anexo de la convención establece disposiciones técnicas para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques frente a las exenciones y cumplimiento especial para algunas embarcaciones;

planificación y documentación obligatoria; requisitos técnicos para la gestión del agua de lastre; el manejo de los sedimentos; la capacitación y funciones del personal; la aprobación de sistemas o nuevas tecnologías; los reconocimientos, el proceso de certificación y las reglas de validez, los modelos oficiales y las resoluciones complementarias.

234. Análisis. Revisadas las reglas y obligaciones establecidas en este bloque normativo, encuentra la Corte que estas son compatibles con la Constitución Política. Lo anterior, teniendo en cuenta que, por un lado, se trata de reglas técnicas y específicas que desarrollan el objeto del Convenio, consistente en prevenir, reducir al mínimo y eliminar los riesgos para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes y los recursos, que puedan ser causados por el agua de lastre y los sedimentos de los buques.

235. Esas reglas y obligaciones se desarrollan de conformidad con las siguientes temáticas: control y desarrollo de políticas para la gestión del agua de lastre; disposición de instalaciones adecuadas para la recepción de sedimentos de los buques; investigación científica relacionada con el agua de lastre; vigilancia de los efectos que produce el agua de lastre; reconocimiento y certificación de buques a los que les es aplicable el convenio; la forma en la que debe realizarse la descarga del agua de lastre; las excepciones a la forma en que normalmente debe descargarse el agua de lastre y las exenciones que pueden concederse, pero que en *ningún caso* pueden dañar o deteriorar el medio ambiente; la forma de cumplimiento equivalente del Convenio para embarcaciones con eslora inferior a cincuenta (50) metros y capacidad máxima de agua de lastre de ocho (8) metros cúbicos; el plan de gestión del agua de lastre que debe llevar y aplicar cada buque al que se le aplica el convenio; los contenidos mínimos del Plan de Gestión del agua de lastre; el deber de cada buque de llevar a bordo un libro de registro de agua de lastre, las especificaciones de este, la forma de llevarlo y la posibilidad de inspección al libro; determinación de la forma como debe ser gestionada el agua de lastre según el año de construcción del buque y la capacidad de agua de lastre; el lapso en el que debe realizarse el reconocimiento de renovación; la forma como deben gestionarse los sedimentos de los buques; las especificaciones técnicas para la construcción de los buques de cara a la adecuada gestión de sus sedimentos; las funciones que tienen los oficiales y tripulantes a bordo para la gestión del agua de lastre; la posibilidad que tienen los Estados parte de establecer medidas adicionales para prevenir, reducir o eliminar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales; la posibilidad de delimitar zonas en las que los buques no deberían tomar aguas de lastre por la existencia de condiciones especiales; la forma en la que debe hacerse el cambio del agua de lastre y requisitos técnicos puntuales; especificaciones técnicas para la descarga del agua de lastre de los buques; forma de aprobación de los sistemas de agua de lastre de los buques; incentivos para la prueba y evaluación de nuevas tecnologías para la gestión del agua de lastre; el examen de la tecnología disponible para verificar si puede cumplirse la Regla D-2 (anexo); sobre la expedición de los diferentes tipos de reconocimiento a los buques a los que se les aplica el convenio para el adecuado cumplimiento de sus disposiciones; la posibilidad de inspección de los buques, forma de la inspección y calidades de quien la realiza; la expedición y refrendación de certificado por haberse completado el reconocimiento de los buques; la forma del precitado certificado y la duración y validez de los certificados.

236. Por su parte, el *apéndice I* establece los siguientes modelos de certificado: certificado internacional de gestión del agua de lastre; reconocimiento anual/intermedio de conformidad con lo prescrito en la regla E-5.8.3; refrendo para prorrogar la validez del certificado, si ésta es inferior a cinco años, cuando la regla E-5.3 sea aplicable; refrendo cuando, habiéndose concluido el reconocimiento de renovación, la regla E-5.4 sea aplicable; 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; refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando la regla E-5.8 sea aplicable.

237. El *apéndice II*, por su parte, contiene el modelo del libro registro del agua de lastre convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques; el modelo de registro de las operaciones relacionadas con el agua de lastre; resolución 2 (uso de instrumentos de decisión para examinar las normas de conformidad con la regla D-5); resolución 3 (fomento de la cooperación y la asistencia técnica); resolución 4 (examen del anexo del convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques).

238. Como se observa, las normas técnicas y operativas consagradas están encaminadas a lograr el objetivo del Convenio, tanto así que, por ejemplo, la regla A-3 que permite la concesión de *exenciones al cumplimiento* del Convenio, prescribe que en todo caso a través de estas *no* se “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”.

239. Por otro lado, el tipo de reglas consagradas en este acápite, se enmarcan en la potestad que la Constitución confiere, primero al presidente de la República para el manejo de las relaciones internacionales incluida la posibilidad de adherirse a convenios internacionales, y segundo al legislador para regular todas las temáticas que abordan los convenios que pretende ratificar el Estado que en ningún caso pueden ser contrarias a la Constitución. En particular, las obligaciones específicas que se analizan no desconocen la autonomía y la soberanía de los Estados para concretarlas, con lo que se respetan los principios propios de las relaciones internacionales, previstos en los artículos 9, 226 y 227 de la Constitución Política.

240. De esa manera, las normas estudiadas no contradicen en forma alguna los postulados de la Constitución Ecológica y tampoco la limitan. En efecto, el mismo convenio consagra la posibilidad que tiene el Estado de establecer medidas adicionales y más rigurosas para prevenir, reducir o eliminar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales, lo que permite atender a las especificidades de la riqueza y gran biodiversidad.

241. Igualmente, se garantiza el derecho a la libertad de locomoción (Art. 24 CP) de los propietarios, oficiales y tripulantes del buque cuando en varios de sus acápites, el Convenio indica que el cumplimiento de las normas sobre gestión del agua de lastre no debe causar demoras injustificadas a los buques. Finalmente, las normas estudiadas en este acápite desarrollan el principio de *pacta sunt servanda* y propenden por la protección del desarrollo sostenible que, entre otras cosas, exige que este sea compatible con el mantenimiento de la diversidad y los recursos biológicos.

242. Ahora bien, en su intervención, el Ministerio de Transporte cuestionó el numeral segundo del artículo 7 del convenio, al considerar que si Colombia implanta medidas adicionales y más rigurosas para proteger el medio ambiente de las aguas de lastre, como en efecto las tiene, estas solo podrían ser exigidas a buques nacionales, afectándose el derecho a la igualdad ante la ley. Al respecto, precisa la Corte que el numeral segundo del artículo 7 del Convenio, no merece el reproche constitucional alegado, por cuanto lo que establece expresamente tal disposición es que el Estado que implante medidas adicionales, “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”.

243. En este sentido, el Estado que implemente medidas adicionales, no exigirá certificados que demuestren la conformidad del buque con las medidas adicionales. Sin embargo, ello no es pretexto para que los buques, tanto colombianos como extranjeros, puedan incumplir o pretermitir las medidas adicionales implementadas por el Estado, pues la misma norma dispone que “[l]a verificación de tales medidas adicionales será responsabilidad de la Parte que las implante y no ocasionará demoras innecesarias al buque”. En consecuencia, si bien el Estado no puede exigir reconocimiento ni certificación adicional a los buques de otra parte, sí puede verificar que se cumplan las medidas que este implemente, por lo que si para facilitar tal labor, el buque voluntariamente se acoge a que las autoridades le expidan una certificación sobre el particular, no se contradice con ello el numeral segundo del artículo séptimo del convenio bajo estudio.

244. Por otro lado, este numeral no dispone que los certificados adicionales deban ser exigidos a los buques nacionales, razón por la cual y en aplicación del derecho a la igualdad, debe entenderse que el Estado colombiano, de implementar medidas adicionales, no exigirá ningún reconocimiento ni certificación adicional a ningún buque, lo que no es óbice para que verifique que las medidas adicionales sean cumplidas por los buques que se encuentren en su territorio y adopte los correctivos necesarios derivados del incumplimiento de las medidas adicionales y, para facilitar la labor de verificación, expida a los buques que voluntariamente lo indiquen certificaciones o reconocimientos especiales sobre las medidas adicionales implementadas.

(vi) Los controles y las sanciones (artículos octavo a decimosegundo)

245. *Contenido.* Los artículos del convenio mencionados se refieren a las infracciones, el alcance de la inspección de buques, la detección de infracciones y el control de buques, la notificación de medidas de control y las demoras innecesarias causadas a los buques.

246. *Análisis.* Considera la Sala que los artículos octavo a decimosegundo del convenio son compatibles con la Constitución Política. En efecto, el artículo octavo establece dos supuestos diferenciados que habilitan el desarrollo de un proceso y la adopción de sanciones y/o medidas. Así, por un lado, el numeral primero dispone que las infracciones al convenio se penarán con las sanciones establecidas por la legislación de la administración del buque con

independencia del lugar donde ocurra aquella. De otro lado, el numeral segundo dispone que las infracciones al convenio cometidas dentro de la jurisdicción de una parte se penarán con las sanciones que establezca la legislación de esa parte. Así, al tratarse de dos supuestos de hecho diferenciables, no se desconoce el principio constitucional del *non bis in idem*, en virtud del cual nadie puede ser juzgado dos veces por el mismo hecho (inc. 4, art. 29 C. Pol.).

247. Por otro lado, en los dos supuestos de hecho que se revisan, en caso de advertirse alguna infracción a las disposiciones del convenio, se entiende la necesidad de adelantar un “proceso”, que no es cosa distinta, sino el seguimiento de un conjunto de etapas que permitan lograr en el caso concreto la aplicación de la justicia. Asimismo, este artículo se acompasa con la Constitución Política que, en su artículo 29, garantiza el derecho fundamental al debido proceso, tanto en los escenarios judiciales como en los administrativos.

248. El establecimiento de sanciones por remisión, es decir, normas que remiten a un ordenamiento jurídico específico para que se apliquen las sanciones en él establecidas, según las reglas de competencia que fija el artículo octavo del convenio, materializa el fin allí previsto, al ejercer una función disuasoria, preventiva y correctiva frente al inadecuado manejo del agua de lastre y los sedimentos de los buques. De esa manera, el artículo bajo estudio también es compatible con la Constitución de 1991, cuyo artículo 80, establece la obligación del Estado (comprendido por todas sus ramas del poder público, órganos y entidades) de prevenir y controlar los factores del deterioro ambiental. Igualmente, es compatible con el artículo 79 superior que desarrolla y garantiza el derecho constitucional de gozar de un ambiente sano.

249. Por su parte, la posibilidad de inspeccionar los buques (artículo noveno) y la forma en la que esta inspección se lleva a cabo (artículo décimo), la detección de infracciones y el control de los buques, así como la notificación de las medidas de control (artículo decimoprimer), son prescripciones compatibles con la Constitución, pues todas están encaminadas a garantizar la adecuada gestión del agua de lastre y el sedimento de los buques que, como ya quedó explicado, es un propósito constitucionalmente válido. Por el contrario, de no permitirse la inspección de los buques para determinar el cumplimiento del convenio, se tornaría inane la materialización de sus disposiciones.

250. Ahora bien, el numeral segundo del artículo décimo del convenio refiere que “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”. Aunque esto puede cuestionar el cumplimiento del principio del *non bis in idem*, la Sala observa que la norma establece una disyunción. Incluso, aun cuando se acumulen sanciones (descritas en el artículo 8) y aquellas para amonestar, detener o excluir al buque, ello obedece a una finalidad proporcional y razonable a la luz de la Constitución para evitar que la infracción al convenio cause un daño al medio ambiente, o si este ya se ha causado, este adquiera mayor magnitud.

251. Dado que la norma establece una disyunción, corresponde al Estado determinar si adopta las medidas previstas en el artículo 8 o en el artículo 9,

además de aquellas contempladas en el artículo 10.2, sin que exista un deber de aplicar simultáneamente todas ellas. Ahora bien, incluso en el escenario en que se produzca una acumulación de medidas, esta se encontraría justificada, dado que responde a un fin constitucionalmente legítimo, proporcional y razonable consistente en evitar que la infracción genere un daño ambiental o, si este ya se produjo, impedir que su magnitud aumente.

252. Asimismo, la Corte advierte que las consecuencias previstas pueden tener naturaleza jurídica distinta. La sanción contemplada en el artículo 8 está orientada a reprochar la infracción cometida a las disposiciones del Convenio, ya sea por el Estado de pabellón o por el Estado en cuyo territorio ocurrió el hecho, conforme a su legislación interna. Por su parte, la medida prevista en el artículo 10.2 tiene naturaleza cautelar, en tanto busca detener o excluir al buque respecto del cual se ha detectado la infracción, con el fin de evitar que continúe o agrave el daño ambiental.

253. Finalmente, el artículo decimosegundo del convenio establece el deber de evitar demoras injustificadas a los buques, lo que garantiza el postulado constitucional de la libertad de locomoción (art. 24 C. Pol.), y materializa el principio constitucional de la buena fe, con la cual debe proceder la administración en todas sus actuaciones (art. 83 C. Pol.). Así mismo, el numeral segundo de este artículo, al disponer que “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”, es compatible con la Constitución de 1991.

254. Lo anterior, teniendo en cuenta que el artículo 90 de la Constitución establece que “el Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas”, de manera que todo daño antijurídico causado por demora innecesaria a un buque, originada e imputable a la actuación antijurídica del Estado, genera el derecho para el afectado de ser resarcido, previo adelantamiento de los procesos legalmente establecidos.

255. Por otro lado, el Ministerio de Transporte, cuestionó el numeral primero del artículo octavo del convenio bajo estudio, por dos razones. Por un lado, por cuanto podría oponerse a la posibilidad prevista en el ordenamiento colombiano de que “cualquier actividad puede ser suspendida aplicando el principio de precaución ambiental”; y de otro por cuanto de ocurrir una infracción al convenio, “se deja a consideración de la administración del buque, la evaluación de las pruebas de infracciones ambientales, para que, según su discreción, estime si las pruebas aportadas por la parte son suficientes para iniciar un proceso o no sobre la presunta infracción, independientemente de donde esto ocurra”.

256. Para la Corte el cuestionamiento anterior es apenas aparente, por cuanto se deriva de una lectura incompleta del mismo artículo octavo del Convenio bajo estudio. En efecto, como ya quedó explicado *ut supra* el artículo octavo establece dos supuestos de aplicación diferenciados. Así, el numeral primero se aplica a la infracción de las disposiciones del convenio en general, mientras que el numeral segundo se aplica a las infracciones cometidas, en particular, dentro de la jurisdicción de una parte. De esa forma, el desconocimiento de las normas

sobre agua de lastre y sedimento de los buques contenidas en el convenio, que tengan lugar en el territorio colombiano no solo “estará penada con las sanciones que establecerá la legislación de esa parte [entiéndase Colombia]” (Art. 8 Núm. 2), sino que podrá ser objeto de “medidas para amonestar, detener o excluir al buque” en los términos del artículo décimo del Convenio. Así, una adecuada lectura del convenio, no deja al criterio de la administración del buque, las consecuencias de su infracción en el territorio colombiano ni tampoco excluye, en dicho caso, la aplicación rigurosa de la legislación nacional, tanto procedimental como sustancial.

257. El mismo numeral 1 del artículo 8 prevé un mecanismo de control frente a esa eventual discrecionalidad, al disponer que, 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”. En consecuencia, si la Administración del buque no inicia un procedimiento sancionador dentro del término indicado, el Estado Parte en cuyo territorio se cometió la infracción puede adelantar el proceso sancionatorio conforme a su legislación interna, tal como lo autoriza expresamente el numeral 2 del artículo 8 del Convenio.

258. La referida entidad, cuestionó el artículo decimosegundo, ya estudiado, debido a que “puede ocasionar que las autoridades de control ambiental se vean abocadas a indemnizar a los buques. Esta situación constriñe la actuación ambiental que se adelanta en el marco de la legislación colombiana y evita la aplicación de los principios de prevención instaurados por la legislación colombiana”. Sobre este aspecto, el deber de indemnización, como quedó explicado, solo se predica de los daños antijurídicos que le sean imputables al Estado. De esa manera, el contenido del artículo decimosegundo, no enerva la aplicación de la legislación ambiental vigente, cuyo estricto cumplimiento no puede ser catalogado, *per se*, como una demora injustificada o antijurídica que resulte en la indemnización a favor del respectivo buque.

(vii) La asistencia y cooperación (artículos decimotercero y decimocuatro)

259. *Contenido.* El artículo decimotercero se refiere a la asistencia técnica en la formación de personal, el acceso a tecnología, equipos e instalaciones y los programas de investigación conjunta, así como la cooperación en la transferencia de tecnología y la cooperación regional, especialmente en zonas de mares cerrados con la inclusión de acuerdos regionales y procedimientos armonizados. Por su parte, el artículo decimocuatro se refiere a la comunicación de la información y que cada Parte debe comunicar a la Organización depositaria del tratado internacional y poner a disposición de los demás Estados parte, la información de sus prescripciones sobre la gestión del agua de lastre, la ubicación de instalaciones de recepción para la eliminación del agua de lastre y los sedimentos y la petición de información a buques que no cumpla con lo dispuesto en el Convenio.

260. *Análisis.* Para la Sala estos artículos son constitucionales. Lo anterior, pues estos artículos establecen y desarrollan medidas tendientes a garantizar los objetivos del convenio. En efecto, prevén facilidades para los Estados Parte, en relación con la asistencia técnica para la formación de personal en la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques; la disponibilidad de tecnología, equipo e instalaciones pertinentes; inicio de programas conjuntos de

investigación y desarrollo, y; deja abierta la posibilidad de emprender otras medidas tendientes a la implantación efectiva del Convenio. Lo anterior bajo el principio de la *cooperación* entre las partes y el fomento de celebración de acuerdos de carácter regional.

261. Concretamente, el numeral 3 del artículo 13 del Convenio establece que “[p]ara 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”.

262. En este caso y en la línea antes señalada, la Corte precisa que la celebración de los denominados acuerdos regionales, en cuanto implique el surgimiento de nuevas obligaciones o que excedan las existentes en el Convenio, deberá someterse al trámite propio de aprobación de tratados internacionales previstos en la Constitución Política.

263. En suma, estas disposiciones permiten y propenden por la democratización del conocimiento que permita atender el objetivo principal y común de manejar y gestionar de la mejor forma posible el agua de lastre y los sedimentos de los buques.

264. Por su parte, el artículo decimocuarto establece mecanismos para la democratización, esta vez, de la información relacionada con las prescripciones, leyes y procedimientos que adopten las Partes, así como sobre la existencia y ubicación de las instalaciones de recepción para eliminación de agua de lastre y toda petición de información a buques que no puedan cumplir las disposiciones del convenio.

265. Las anteriores disposiciones, no contradicen ningún contenido de la Constitución y coadyuban a la materialización de los objetivos del convenio por los siguientes motivos:

266. En primer lugar, porque se trata de medidas que pretenden, a través de la transferencia de información técnica y científica, disponer el mejor escenario para que las partes puedan cumplir con el objetivo del convenio el cual se explica en gestionar de la mejor manera el agua de lastre y los sedimentos de los buques. De esa forma, estas medidas son constitucionales en cuanto materializan la obligación del Estado (comprendido por todas sus ramas del poder público, órganos y entidades), establecida en el artículo 80 de la Constitución, de prevenir y controlar los factores del deterioro ambiental. En segundo lugar, estos artículos, al fundarse en el principio de la cooperación activa entre los Estados parte y al fomentar la celebración de acuerdos de carácter regional, desarrollan el mandato constitucional de internacionalización de las relaciones del Estado, contenido en el artículo 226 superior que dispone que “[e]l Estado promoverá la internacionalización de las relaciones políticas, económicas, sociales y ecológicas sobre bases de equidad, reciprocidad y conveniencia nacional”.

267. Finalmente, corresponde resaltar que la información a la que se refiere el artículo tiene un carácter técnico, normativo u operativo, por lo que no involucra -en principio- el tratamiento de datos personales y, por consiguiente, no está sujeto al régimen propio del *habeas data*.

(viii) Los aspectos procedimentales y formales del Convenio (artículos quince a veintidós)

268. Contenido. Los artículos finales de la Convención se refieren a la solución de controversias, la relación con el derecho internacional y con otros acuerdos, el procedimiento de firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión, la entrada en vigor, las enmiendas, la denuncia, el secretario general como depositario del Convenio y los idiomas.

269. Análisis. Para la Corte los enunciados del convenio bajo estudio son constitucionales. Por un lado, el artículo quince establece que toda controversia que surja entre las partes respecto a la interpretación o aplicación del convenio deberá resolverse a través de *mecanismos pacíficos de solución de conflictos*, de los cuales el artículo refiere algunos, a título enunciativo. En la Sentencia C-264 de 2002 la Corte precisó que “el arreglo pacífico de controversias –ya sea por la vía de la negociación o por cualquier otro de los mecanismos que prevé el derecho internacional– hace parte de los principios internacionales aceptados por Colombia”. Idéntico criterio quedó plasmado en la Sentencia C-057 de 2019 al revisar la constitucionalidad del artículo sexto del “Acuerdo para el establecimiento del Fondo de Cooperación de la Alianza del Pacífico”, que precisó que “[c]ualquier diferencia derivada de la interpretación o aplicación del presente Acuerdo será resuelta por las Partes mediante consultas amistosas por la vía diplomática”. Por lo tanto, el artículo quince bajo estudio, además de no contrariar ningún postulado constitucional, se acompasa con que las relaciones exteriores se fundamentan en el reconocimiento de los principios del derecho internacional aceptados por Colombia, dentro de los cuales se encuentra el de la solución pacífica de las controversias.

270. Por otro lado, el artículo dieciséis dispone que nada de lo dispuesto en el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques “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”. En principio, para la Corte esta disposición no contraría ninguna norma constitucional en particular y lo que pretende es que se respeten los derechos y obligaciones dispuestos en esa Convención.

271. Ahora bien, tal como se indicó dentro del estudio del preámbulo, la Corte aclara que la eventual adhesión de Colombia al Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques se limita exclusivamente al ámbito técnico-ambiental que regula dicho instrumento y no se puede interpretar como una aceptación tácita o reconocimiento implícito de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

272. La Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados entre Estados y Organizaciones Internacionales o entre Organizaciones Internacionales

desarrolla las formas de manifestación del consentimiento en obligarse por un tratado y dentro de ellas no se incluye la aceptación tácita. Por otra parte, de conformidad con la jurisprudencia constitucional, “el Estado colombiano sólo puede legítimamente obligarse a nivel internacional una vez se hayan surtido los trámites internos de aprobación del tratado, tal y como lo ordena la Carta”¹⁶⁰.

273. A su turno, los artículos diecisiete y dieciocho, relacionados con la firma, ratificación, aceptación, aprobación y la entrada en vigor del convenio son disposiciones constitucionales, necesarias en todo tratado de acuerdo con lo previsto en la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados suscrita el 23 de mayo de 1969, cuyo artículo 16 establece que “[s]alvo que el tratado disponga otra cosa, los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión harán constar el consentimiento de un Estado en obligarse por un tratado al efectuarse: a) Su canje entre los Estados contratantes; b) Su depósito en poder del depositario; o c) Su notificación a los Estados contratantes o al depositario, si así se ha convenido”.

274. Adicionalmente, el numeral primero del artículo 24 de la Convención de Viena dispone que “[u]n tratado entrará en vigor de la manera y en la fecha que en él se disponga o que acuerden los Estados negociadores”. Ello quiere decir que los artículos diecisiete y dieciocho del convenio bajo examen, se acompasan con los principios de derecho internacional compilados en la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados y por tanto, son compatibles con el artículo 9 de la Constitución Política, según el cual, “las relaciones exteriores del Estado se fundamentan en (...) el reconocimiento de los principios del derecho internacional aceptados por Colombia”.

275. El artículo diecinueve del convenio admite la posibilidad de enmienda, ya sea a través del procedimiento “*enmienda previo examen por la Organización*” o a través de la “*enmienda mediante Conferencia*”. En el primer caso, las Partes del convenio podrán presentar al secretario general propuestas de enmienda, quien a su turno las remitirá a las demás partes y miembros. Posteriormente, el comité deliberará y 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. Los literales e) y f) establecen las condiciones bajo las cuales una enmienda se considera aceptada y entra en vigor.

276. Por su parte, en el caso de la *enmienda mediante Conferencia*, a solicitud de cualquier parte, y con el acuerdo de al menos un tercio de las Partes, la Organización convocará una conferencia para examinar las enmiendas, que se entenderá adoptada por la mayoría de los dos tercios de los presentes. Los ya referidos literales e) y f) establecen las condiciones bajo las cuales una enmienda se considera aceptada y entra en vigor.

277. De esa forma el artículo diecinueve del convenio es constitucional por las siguientes razones. Primero, por cuanto la regla 39 de la Parte IV de la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados, relacionada con la enmienda y modificación de estos dispone lo siguiente: “Norma general concerniente a la enmienda de los tratados. Un tratado podrá ser enmendado por acuerdo entre las partes. Se aplicarán a tal acuerdo las normas enunciadas en la

¹⁶⁰ Corte Constitucional, Sentencia C-400 de 1998.

Parte II, salvo en la medida en que el tratado disponga otra cosa”. De esa manera, la posibilidad de que los tratados o convenios sean enmendados es uno de los principios del derecho internacional reconocidos por Colombia, en tanto que la referida Convención de Viena fue ratificada por Colombia a través de la Ley 32 de 1985. Así entonces, la posibilidad de que 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 sea enmendado, se acompasa con el artículo 9 superior, según el cual, “las relaciones exteriores del Estado se fundamentan en (...) el reconocimiento de los principios del derecho internacional aceptados por Colombia”.

278. Segundo, habida cuenta de que el procedimiento para las enmiendas establecido en el convenio garantiza el principio de derecho internacional denominado “libre consentimiento”, en virtud del cual por regla general los Estados solo pueden obligarse a través de su consentimiento. Lo dicho, teniendo en cuenta que ya sea que el Convenio se enmiende por la vía de la Conferencia o por el examen previo de la Organización, esta solo 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) y, en el caso de la enmienda al anexo, esta 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 notificado su objeción a la enmienda de conformidad con lo dispuesto en el inciso e) y no hayan retirado tal objeción; o que hayan notificado al Secretario General, antes de la entrada en vigor de dicha enmienda, que esta solo entrará en vigor para ellas una vez que hayan notificado que la aceptan.

279. Así, el procedimiento para adoptar las enmiendas que se realicen al convenio, respeta el libre consentimiento del Estado, principio base del derecho internacional¹⁶¹ incorporado al texto superior a través del artículo 9º, que establece que “las relaciones exteriores del Estado se fundamentan en (...) el reconocimiento de los principios del derecho internacional aceptados por Colombia”.

280. Se precisa que, en virtud del diseño constitucional para la aprobación de tratados internacionales (arts. 150.16 y 241.10 C.P.), las enmiendas, en principio, deben surtir las mismas etapas para la aprobación del tratado original y, por ello, el Estado colombiano debe realizar las actuaciones pertinentes para evitar que, ante su silencio, le sean aplicables reformas que no hayan sido aprobadas por el Congreso de la República y avaladas por esta Corporación. En este sentido, en el caso colombiano existe el deber de notificar al secretario general que las enmiendas al anexo en los términos del literal f del artículo 19 solo entrarán en vigor una vez se surta todo el trámite interno.

281. Tercero, la disposición estudiada no contradice ningún precepto constitucional y, por el contrario, se materializan las facultades del presidente de la República para dirigir las relaciones internacionales y suscribir tratados (art. 189.2, C.P.), así como del Congreso para aprobarlos (art. 150.6, C.P.).

¹⁶¹ En la parte introductoria de la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados de 1969 se reconoce el principio de derecho internacional del libre consentimiento en los siguientes términos: “Advirtiendo que los principios del libre consentimiento y de la buena fe y la norma “pacta sunt servanda” están universalmente reconocidos”.

Cuarto, la jurisprudencia de la Corte¹⁶² ha considerado que la posibilidad de que se establezcan enmiendas a los Convenios o tratados es constitucional, siempre y cuando tales actos reformativos surtan el trámite previsto en la Constitución.

282. A su turno, el artículo veinte regula la denuncia del convenio, que puede darse después de los dos años siguientes a la fecha en la que el convenio haya entrado en vigor para la respectiva parte, y requiere como formalidad, ser notificada por escrito al depositario. La denuncia surtirá efectos un año después de su recepción o al expirar cualquier otro plazo más largo que se indique en dicha notificación. La denuncia es el acto a través del cual un Estado notifica la intención de dejar de estar obligado por un Convenio o tratado, y en el caso concreto, dicha desvinculación con el tratado se materializa al menos un año después de que esta sea presentada.

283. Esta disposición es coherente con el artículo 54 de la Convención de Viena en el que se regula la terminación de un tratado o retiro de él en virtud de sus disposiciones o por consentimiento de las partes. Además, la misma se ajusta a la Constitución de 1991, teniendo en cuenta que garantiza el principio del derecho internacional, en virtud del cual el Estado se obliga con su libre consentimiento y puede dejar de obligarse por el mismo motivo y no se opone a ningún postulado constitucional. Finalmente, en caso similar, esta Corte, al analizar las disposiciones sobre la denuncia de un tratado, precisó que: “al tratarse de disposiciones que regulan el núcleo operativo del tratado y hacen referencia a medidas que en el derecho internacional son necesarias para el trámite y la vigencia del Acuerdo. (...) En esos eventos, Colombia, en ejercicio de su soberanía –artículo 9 superior-, tiene la posibilidad de manifestar si desea permanecer o no obligada por el tratado y en qué condiciones”¹⁶³.

284. Por último, los artículos veintiuno y veintidós establecen las funciones del depositario y los idiomas oficiales de redacción, respectivamente. Dichas disposiciones se acompañan con la Constitución pues no la contravienen en forma alguna, y además son normas que regulan el funcionamiento del convenio y a las que de forma libre el Estado ha decidido acogerse. De esa manera, establecer las funciones del depositario y los idiomas oficiales del convenio, garantiza el adecuado cumplimiento de las disposiciones acordadas, promoviendo la aplicación del principio constitucional de buena fe y *pacta sunt servanda*.

285. *Conclusión sobre el contenido material del Convenio bajo estudio.* De acuerdo con el análisis anterior, las reglas contenidas en el convenio (específicas y técnicas), pretenden razonablemente lograr la finalidad declarada de prevenir, reducir al mínimo y eliminar los riesgos para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes y los recursos, que puedan ser causados por el agua de lastre y los sedimentos de los buques, se avienen al texto superior y por tanto son constitucionales. En particular, la Sala advierte que el convenio no altera las potestades estatales en materia de regulación ambiental (por ejemplo, sancionatorias y preventivas del daño), al tiempo que permite al Estado exigir medidas más estrictas cuando ello sea necesario y la posibilidad de detener, inspeccionar o excluir buques infractores.

¹⁶² Corte Constitucional, Sentencia C-057 de 2019.

¹⁶³ Corte Constitucional, sentencias C-163 de 2015 y C-057 de 2019.

9.2. Análisis material de constitucionalidad de la Ley 2362 de 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 los Buques”

286. En cuanto a la Ley 2362 de 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 los Buques”, adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004, esta consta de tres artículos. El *primer artículo* establece la aprobación del Convenio, el *segundo* dispone que, de conformidad con el artículo 1 de la Ley 7 de 1944, el instrumento obligará a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional; y el *último artículo* determina que la Ley rige a partir de su fecha de publicación.

287. Encuentra la Corte que el *artículo primero* de la Ley 2362 de 2024 es compatible con la Constitución, en tanto que el numeral 16 del artículo 150 superior establece que, corresponde al Congreso de la República “aprobar o improbar los tratados que el Gobierno celebre con otros Estados o con entidades de derecho internacional”. Lo mismo se concluye respecto del *artículo segundo* al prescribir que el convenio obligará a Colombia a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto de este que, de acuerdo con el numeral 10 del artículo 241 de la Constitución, requiere de la correspondiente formalidad, previa declaratoria de exequibilidad por parte de la Corte Constitucional. En todo caso, la Sala precisa que la referencia hecha en el artículo 1º de la Ley 7ª de 1944 a los artículos 69 y 116 de la Constitución de 1886, se predica del texto de la Constitución de 1991.

288. Finalmente, la Sala concluye que el *artículo tercero* se ajusta a la Constitución por cuanto se enmarca en la facultad de configuración del Legislador para determinar la fecha en la que empiezan a regir las leyes. Adicionalmente, el hecho de que la Ley 2362 de 2024 rija a partir del momento en el que esta se publique, es concordante con el principio general del derecho de irretroactividad de la ley. En consecuencia, concluye que los tres artículos dispuestos en la Ley 2362 de 2024 no contravienen el texto superior y se enmarcan en el margen de libertad que la Constitución confiere al Legislador.

III. DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, la Sala Plena de la Corte Constitucional, administrando justicia en nombre del pueblo y por mandato de la Constitución,

RESUELVE

PRIMERO. Declarar **CONSTITUCIONAL** 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.

SEGUNDO. Declarar **EXEQUIBLE** la Ley 2362 de 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 los Buques”, adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004.

TERCERO. DISPONER que se comuniquen esta sentencia a los presidentes de la República y del Congreso de la República.

JORGE ENRIQUE IBÁÑEZ NAJAR
Presidente
NATALIA ÁNGEL CABO
Magistrada
CARLOS CAMARGO ASSIS
Magistrado
HECTOR ALFONSO CARVAJAL LONDOÑO
Magistrado
JUAN CARLOS CORTÉS GONZÁLEZ
Magistrado
LINA MARCELA ESCOBAR MARTÍNEZ
Magistrada
VLADIMIR FERNÁNDEZ ANDRADE
Magistrado
PAOLA ANDREA MENESES MOSQUERA
Magistrada
MIGUEL POLO ROSERO
Magistrado
Aclaración de voto
ANDREA LILIANA ROMERO LOPEZ
Secretaria General

ANEXO

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

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

¹⁶⁴ 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

A.868(20), de 1997, 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 contruidos 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 enarbolan 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.¹⁶⁵

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

¹⁶⁵ Véase el Código IGS, adoptado por la Organización mediante la resolución A.714(18), en su forma enmendada.

disposiciones de la regla D-1 constituye una transformación importante a efectos del presente anexo.

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.¹⁶⁶

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

¹⁶⁶ 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”.

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:

.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 contruidos 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 contruidos 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 contruidos 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 contruidos 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 contruidos 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 contruidos 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 Comité¹⁶⁷, 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 Comité¹⁶⁷, que se realice el 8 de septiembre de 2017 o posteriormente, si el primer

¹⁶⁷ 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;

.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.”

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.

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 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;

.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 2.¹⁶⁸

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

¹⁶⁸ 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.

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

.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.¹⁶⁹

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

¹⁶⁹ 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."

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.

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 descritas 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;¹⁷⁰

.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

¹⁷⁰ 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:

"1.1 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."

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 procesos mecánicos, físicos, químicos y biológicos, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.¹⁷¹

¹⁷¹ 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.

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.

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 intermedio¹⁷² 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;

¹⁷² 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.

.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;

.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 LASTRE¹⁷³

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)

¹⁷³ 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.

por

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

Datos relativos al buque¹⁷⁴

Nombre del buque
Número o letras distintivos
Puerto de matrícula
Arqueo bruto
Número IMO¹⁷⁵
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)

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)

¹⁷⁴ Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
¹⁷⁵ 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.

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 E1 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
anual¹⁷⁶ /intermedio¹⁷⁷ (firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

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

Reconocimiento Firmado
anual¹⁷⁸ /intermedio¹⁷⁹ (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)

¹⁷⁶ Táchese según proceda.
¹⁷⁷ Táchese según proceda.
¹⁷⁸ Táchese según proceda.
¹⁷⁹ Táchese según proceda.

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

SE CERTIFICA que en el reconocimiento anual/intermedio¹⁸⁰ 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)

**REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO
HASTA LA LLEGADA AL PUERTO EN QUE HA DE HACERSE EL**

¹⁸⁰ Táchese según proceda.

**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-5.6¹⁸¹ 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)

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

¹⁸¹ Táchese según proceda.

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 Directrices¹⁸² 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.

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.

¹⁸² 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).

3.3 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