

Bogotá D. C., octubre 19 de 2022

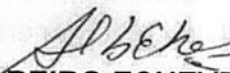
Honorable Senadora
GLORIA INES FLOREZ SCHENIDER
Presidenta
Comisión Segunda Constitucional
H. Senado de la República
Ciudad

Respetada Presidenta:

Atendiendo a la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional del Senado, a través del oficio CSE-CS-CV19-0321-2022 con fecha del 01 de Septiembre de 2022, me fue notificada la designación como ponente del **PROYECTO DE LEY 076 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", CONCLUIDO EN LONDRES EL TRECE DE FEBRERO DE DOS MIL CUATRO (2004).**

En atención a lo dispuesto en el artículo 150 de la Ley 5 de 1992, presento el informe de ponencia positiva para primer debate ante la Comisión Segunda Constitucional del Senado.

Cordialmente,


NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN
Senador de la Republica
Ponente

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL

PROYECTO DE LEY 076 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”, CONCLUIDO EN LONDRES EL TRECE DE FEBRERO DE DOS MIL CUATRO (2004).

ESPOSICION DE MOTIVOS

1. Trámite del proyecto

El proyecto de Ley 076 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”, concluido en Londres el trece de febrero de dos mil cuatro (2004).

Fue radicado por la Ministra de Relaciones Exteriores Doctora Martha Lucia Ramírez Blanco y el Ministro de Defensa Nacional Doctor Diego Andrés Molano Aponte.

El pasado 29 Julio de 2022 en la Secretaria General del Senado de la Republica.

Publicado en la Gaceta del Congreso No 891 del lunes 08 de agosto de 2022.

2. Objeto del Convenio

El “Convenio Internacional para el Control y la Gestión del agua de lastre y los Sedimentos de los Buques”, pretende prevenir, reducir al mínimo y en último término eliminar la transferencia de Especies Exóticas Invasoras - (EEI) y Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos – (OAP), provenientes del agua de lastre y los sedimentos de los buques con el fin de no generar riesgos al medio ambiente, a la salud humana, a los bienes y recursos del Estado y de los particulares, creando la necesidad estatal de patrocinar las medidas necesarias para la adopción de un marco jurídico internacional, que proveerá al Estado colombiano de las herramientas necesarias para prevenir los problemas en mención.

De tal forma que la adhesión a este Convenio permitirá generar herramientas que creen un fortalecimiento del sistema jurídico nacional y el cumplimiento de los fines del Estado que se materializan a través de principios de categoría constitucional.

El convenio consta de 22 artículos más los anexos.

3. Estructura del proyecto

El proyecto de Ley consta de 3° artículos incluido el de vigencia.

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

ARTÍCULO SEGUNDO: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7° de 1994, el "Convenio Internacional para el Control y a 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 perfecciona el vínculo internacional al respecto del mismo.

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

4. Antecedentes

La descarga del agua como problema medioambiental

Existen graves problemas de contaminación marina y uno de los más graves, quizá el que pueda tener consecuencias más trascendentes es el de la contaminación biológica debida a los organismos transportados de un sitio para otro, en muchos casos separados por grandes distancias, por el agua de lastre de los buques.

El transporte por vía marítima facilita el traslado de organismos a través de vectores como el agua de lastre, la carga ó en el casco de los buques. Sumado a lo anterior, la modernización de los buques ha llevado a disminuir el tiempo de viaje de un puerto a otro, lo cual incrementa una mayor probabilidad de vida de los organismos movilizados en las férreas condiciones que impone los tanques de agua de lastre.

De este modo, el desarrollo del comercio marítimo internacional, posibilita la introducción involuntaria de especies de plantas, animales y microbios en zonas distintas a su distribución normal.

Las estimaciones indican que el agua y los sedimentos de lastre son probablemente el vector más importante de movimientos transoceánicos e interoceánicos de organismos

marinos y costeros de aguas poco profundas (Clare et al., 2000), de manera que cada año se calcula que en todo el mundo se transfieren de 3 a 5 billones de toneladas de agua de lastre, y que 7000 especies de bacterias (Joachimsthal et al., 2004), virus (Soto et al., 2005), plantas y animales (Bailey S.A et al., 2003) son trasladadas en el agua de lastre de los buques alrededor del mundo (Carvalho, 2003; Drake et al., 2007; Occhipinti-Ambrogi, 2007; OMI, 1998).

En los años 90, los comités de protección del medio ambiente pusieron el enfoque en el hecho de que la descarga de estas aguas en entornos distintos provocaba la introducción de organismos no deseados y potencialmente invasivos.

Por esto la Organización Marítima Internacional implementó nuevas normativas para el tratamiento y desinfección de las aguas de lastre mediante filtración, esterilización o la ósmosis. Al desinfectarse el agua de lastre de los barcos, evitamos que especies no nativas de una zona se desarrollen y afecten los ecosistemas.

Estudios realizados en varios países han puesto de relieve que muchas especies de bacterias, plantas y animales pueden sobrevivir en el agua de lastre y en los sedimentos transportados, incluso después de viajes de varios meses de duración. La descarga ulterior de agua de lastre y sedimentos en aguas de los puertos receptores puede dar lugar al asentamiento de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos que pueden constituir un riesgo para la vida de los seres humanos, para la flora y la fauna autóctonas y para el medio marino¹.

Y si bien se han descubierto varias causas responsables de la transferencia de organismos entre áreas marinas geográficamente separadas a gran distancia, la descarga de agua de lastre de los buques parece ser una de los más importantes.

Actualmente, las naves mercantes, casi siempre, transportan agua de lastre cuando la capacidad de carga no ha sido empleada al máximo o carece de esta última.

Básicamente, esta acción consiste en el bombeo de agua tomada directamente del puerto de origen para ser almacenada en los tanques de lastre y finalmente, descargada en el puerto de destino con el fin de embarcar mercancías según el tipo de buque.

¹ <https://www.ingenierosnavales.com/wp-content/uploads/2018/03/AGUA-LASTRE.pdf>

CICLO DE LAS AGUAS DE LASTRE

CICLO DE LAS AGUAS DE LASTRE

① En el puerto de salida



② Durante el viaje



③ En el puerto de destino



④ Durante el viaje



Fuente: <https://www.iies.es/single-post/2019/01/30/buques-sin-lastre>.

Dicho procedimiento permite al navío compensar su capacidad de carga con su estructura original para garantizar la integridad y complejión de la misma durante su derrotero (Firestone y Corbett, 2005, pp. 291-292).

Sin embargo, este imprescindible dispositivo para la navegación es, a la vez, un factor de inestabilidad para la bioseguridad marina. Se ha estimado que, anualmente, se transfieren aproximadamente de tres a cinco billones de toneladas de agua de lastre a nivel global.

Ello plantea un serio riesgo ambiental internacional, por cuanto que más de 10.000 tipos de especies de microbios acuáticos, plantas y animales pueden ser transportados en el agua de lastre de los buques cada día y descargados en nuevos ambientes marinos.

39

El problema se acentúa aún más debido a la creciente demanda del transporte marítimo internacional y el consecuente incremento en la construcción de naves a escala global.

Ello genera un aumento en el número, tamaño y velocidad de los buques empleados en el comercio marítimo internacional, convirtiendo esta actividad en el "vector más activo de invasiones marinas" (Hewitt, y Campbell, 2007, p. 398).

En efecto, el crecimiento y desarrollo del sistema comercial mundial ha traído como resultado un agudo aumento del número de especies introducidas en los ecosistemas e incrementado la frecuencia con que tales introducciones son realizadas. Ciertamente, la amplia geografía de las rutas navieras y la red de derroteros comerciales a nivel global confirman este hecho (Ramírez, F., 2011).

Repercusiones negativas

Este riesgo de introducción de especies invasoras se produce a razón de 1m3/5000 organismos. A continuación, se describen las principales repercusiones negativas:

Económicas

- Disminución de la producción pesquera
- Repercusión en la acuicultura
- Repercusiones físicas en infraestructura
- Cierre de playas y turismo costero
- Costos para responder al problema

Ecológicas

- Competencia con las especies nativas
- Depredación de especies nativas
- Alteración del hábitat
- Alteración de la cadena alimentaria
- Desplazamiento de especies nativas

Salud

- La aparición de la epidemia de cólera y la presencia de algas tóxicas se encuentran asociadas a su presunta introducción por las aguas de lastre.

5. ESTADO DEL CONVENIO.

Como antecedente, es importante señalar que el Estado colombiano tiene un rezago de más de 18 años (Ley 885 de 2004, Convenio OPRC) de no adoptar en su legislación interna Convenios Internacionales relacionados con temas marítimos, específicamente de la Organización Marítima Internacional - OMI- de la cual es parte desde el año 1974.

Al respecto, Colombia ha adoptado 22 instrumentos (13 Convenios), del total de 59 instrumentos (31 Convenios) de la OMI; sin embargo, cabe resaltar que en la región está por detrás de países como Ecuador (26 instrumentos), Perú (30 instrumentos), Chile (30 instrumentos), Argentina (31 instrumentos) y Panamá (32 instrumentos).

La actual coyuntura global concerniente a las estrategias para la mitigación de los efectos de cambio climático, tal como lo establece el Convenio marco de las Naciones Unidas para el cambio climático, el Acuerdo de París, los objetivos de desarrollo sostenible, la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, la economía azul en la industria marítima, se constituyen como los principales fundamentos para la implantación y aplicación de nuevos Convenios Internacionales Marítimos.

Adicionalmente, también va en línea con la realización de iniciativas como "One Ocean" del pasado mes de febrero de 2022 en Brest (Francia), la cual tuvo como objeto impulsar una dinámica de acciones determinadas sobre los océanos para la implementación del objetivo de desarrollo sostenible 14 de Naciones Unidas (Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible). Este Convenio entró en vigor el 8 de septiembre de 2017, actualmente cuenta con 88 Estados Parte, con una flota que representa cerca del 91,20% del tonelaje mundial. El instrumento es un hito hacia la prevención de la propagación de especies acuáticas invasoras.

El Convenio ha sido enmendado a través de las siguientes resoluciones de la Organización Marítima Internacional:

1. OMI: Resolución MEPC.296(72);

2. Resolución MEPC.297(72);
3. Resolución MEPC.299(72) y;
4. Resolución MEPC.325(75).

Las enmiendas derivadas de las resoluciones anteriores son de carácter netamente técnico y no generan mayores responsabilidades a nivel Estatal ni institucional.

6. Marco Normativo Internacional

La problemática del agua de lastre ha sido abordada desde diferentes perspectivas. La sociedad internacional, principal protagonista en el desarrollo y fortalecimiento de mecanismos de lucha contra los efectos perjudiciales de este tipo de prácticas, acudió al Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la Organización Marítima Internacional (OMI) como ente facilitador para sustentar la creciente necesidad de regular e implementar las primeras directrices voluntarias para impedir la introducción de especies exóticas invasoras (EEI) y Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos (OAP) al medio marino procedentes de las descargas del agua de lastre y sedimentos de los buques.

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

En 1993, la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó la Resolución A.774 (18) que estableció lineamientos específicos para prevenir la introducción de EEI y OAP en el agua de lastre de los buques.

La Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI) mediante esta Resolución reconoció que la descarga del agua de lastre y ausencia de un control efectivo, genera una alta probabilidad de que las EEI y OAP pueden causar daño a la salud humana, al medio ambiente y a la infraestructura.

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

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

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

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

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

cooperación técnica de programas para proteger a los Estados vulnerables y con creciente riesgo de la bio-invasión acuática.

Para una mejor ejecución regional del Programa, se designaron unos puntos focales. En este sentido, la Secretaría Ejecutiva del Plan de Acción para la Protección del Medio Marino y Áreas Costeras del Pacífico Sudeste de la CPPS, es la encargada de gestionar las actividades del Programa GloBallast como coordinador regional en el Pacífico Sudeste y Argentina, de la cual Colombia a través de la Dirección General Marítima, asumió la Presidencia Regional del Proyecto Asociaciones GloBallast durante la "Segunda Reunión del Grupo de Tarea Globallast para el Pacífico Sudeste y Argentina", la cual fue convocada por la Secretaría Ejecutiva del Plan de Acción para la Protección del Medio Marino y Áreas Costeras del Pacífico Sudeste, institución coordinadora del Proyecto Globallast para la región.

Desde entonces, se han coordinado de manera dinámica las diferentes acciones para la gestión de agua de lastre a través de las Coordinaciones Nacionales de los Estados miembros y Argentina, entre los que se encuentran la realización de talleres y reuniones regionales.

El agua de lastre se convierte en una vía de introducción de especies invasoras. Además, se produce en volúmenes de entre 3,000 a 5,000 millones de toneladas, las cuales se transfieren cada año en 85,000 buques aproximadamente.

7. Marco Normativo Nacional

Mediante la Ley 6ª de 1974, el Estado colombiano se convirtió en miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI), y ha venido aprobando por Ley una serie de Instrumentos Internacionales relativos a la seguridad marítima y la protección del medio marino.

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

- a) **Ley 165 del 9 de noviembre de 1994**, por medio de la cual se aprueba el "Convenio sobre la Diversidad Biológica", suscrito en Rio de Janeiro el 5 de junio de 1992. En su artículo 8º, numeral h), establece que en la medida de lo

posible y según proceda, impedirá que se introduzcan, controlará o erradicará las especies exóticas que amenacen a ecosistemas, hábitats o especies.

- b) **Ley 45 del 26 de febrero de 1985**, Por medio de la cual se aprueban: El "*Convenio para la protección del medio marino y la zona costera del Pacífico Sudeste*", que en su artículo 3º, numeral 3º, establece que las Altas Partes Contratantes procurarán que las leyes y reglamentos que expidan estén al tenor de prevenir, reducir y controlar la contaminación de su respectivo medio marino y zona costera, procedente de cualquier fuente, promoviendo una adecuada gestión ambiental de estos y que sean tan eficaces como aquellas normas vigentes de carácter internacional.
- c) **Ley 740 del 24 de mayo de 2002**, por medio de la cual se aprueba el "*Protocolo de Cartagena sobre Seguridad de la Biotecnología del Convenio sobre la Diversidad Biológica*", suscrito en Montreal el 29 de enero de 2000.
- d) **Ley 12 del 19 de enero de 1981**, mediante el cual se aprueba y se adopta el "*Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques*", firmado en Londres el 2 de noviembre de 1973 y el "*Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por Buques*" (1973) firmado en Londres el 17 de febrero de 1978 y se autoriza al Gobierno Nacional para adherir a los mismos - MARPOL 73/78.

Existen convenios firmados por Colombia con diferentes organismos que, si bien no tienen relación directa con el tema, puede influenciar en el control de la gestión del agua de lastre y sedimentos de los buques, entre ellos:

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

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

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

De igual manera, Colombia ha participado en diferentes sesiones del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI en donde se han adoptado las siguientes Resoluciones relacionadas con la materia:

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

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

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

8. AVANCES NACIONALES

En Colombia, el tema de las aguas de lastre a nivel nacional ha sido liderado por la Dirección General Marítima (DIMAR), debido a que es la entidad encargada de dirigir, regular y controlar todas las actividades relacionadas con el transporte marítimo y su seguridad. En el 2007, la DIMAR fue designada como la entidad representante y coordinadora del Programa GloBallast Partnerships – Colombia (Plata y Criales-Hernandez, 2011).

De acuerdo al anterior contexto normativo, Colombia como país líder del Proyecto GloBallast y a través de la Dirección General Marítima como punto focal nacional del proyecto, lideró la creación del Grupo de Tarea Nacional de agua de lastre (GTN), conformado por las entidades públicas, privadas y academias que tienen injerencia en el tema, con el propósito de coordinar acciones para llevar a la práctica el *Programa GloBallast*²

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

En este sentido, la Dirección General Marítima (DIMAR) expidió la Resolución 477 del 6 de septiembre de 2012, *“Por la cual se adoptan y establecen las medidas y el procedimiento de control para verificar la gestión del agua lastre y sedimentos a bordo de naves y artefactos navales nacionales y extranjeros en aguas jurisdiccionales colombianas”*.

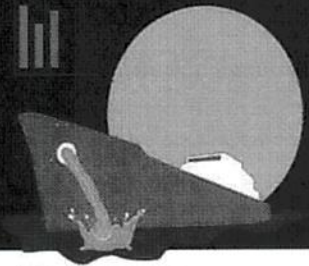
² El principal objetivo de este programa es ayudar a los países y/o regiones particularmente vulnerables a expedir reformas legales y políticas para alcanzar los objetivos de la Convención Internacional para el Control y Manejo del Aguas de Lastre de los Buques y Sedimentos, adoptada por IMO en febrero de 2004.



Ministerio de Defensa Nacional
Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

Señor usuario

Consulte nuestro aplicativo para el control de agua de lastre.



[Más información.](#)

Fuente: <https://ojs.dimar.mil.co/index.php/CIOH>

En esta Resolución se adoptan normas de eficacia en el plan de gestión de agua de lastre y sedimentos, verificación de sistemas de gestión de agua de lastre a bordo, en especial a lo relativo de la regla D2 sobre sistemas de tratamiento a bordo, y control de la gestión de agua de lastre y sedimentos de las naves y artefactos navales que estén sujetos a inspección de la Autoridad Marítima en aguas jurisdiccionales de Colombia, de acuerdo a los artículos, anexos y directrices establecidos por el Convenio BWM.

Por otra parte, Colombia ha realizado dos Estrategias Nacionales y Planes de Acción para la Gestión y Control de Agua de Lastre (ENAL) para los periodos 2011-2014 y 2016-2020.

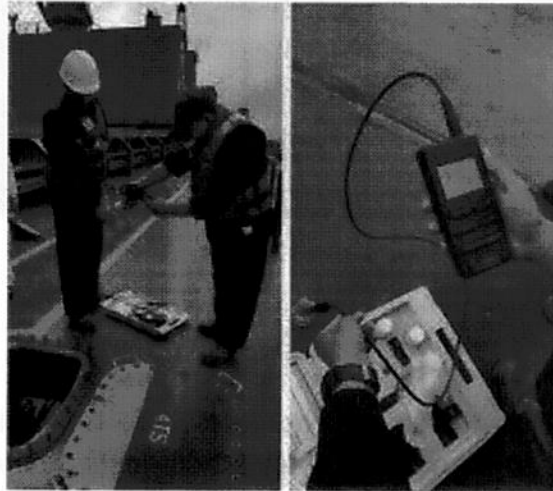
En la actualización de esta última ENAL, se definieron 4 líneas de acción:

- (I) Investigación y desarrollo científico (Reconocimiento biológico portuario de referencia, tecnologías de tratamiento de agua de lastre a bordo),
- (II) Apropiación de conocimientos y transferencia de capacidades técnicas,
- (III) Reglamentación jurídica para implementación de la gestión de Agua de Lastre y
- (IV) Gestión para reducir riesgos de introducción de EEI y OAP a través del agua de lastre.

Estos avances que ha realizado el Estado colombiano, son un reflejo de las acciones alcanzadas a nivel nacional y los resultados que ha tenido el Programa GloBallast a

44

nivel internacional con el fin de preparar a la sociedad internacional en la implementación del Convenio BWM una vez entre en vigor.



Fuente: <https://www.redalyc.org/journal/6061/606166107011/html/>

Sin embargo, no es suficiente, ya que el objetivo final es reducir al máximo la introducción de las EEI y OAP contenidos en el agua de lastre, y en lo posible eliminarlos mediante la implementación de tecnologías instaladas a bordo de los buques.

En el criterio físico-químico, la zona más adecuada para el cambio de agua de lastre se encontró alejada de la línea de costa (DIMAR, 2016), dado que se presentan menores temperaturas, mayor salinidad, y menor concentración de nutrientes; es así que los núcleos de alta concentración de nutrientes (Nitritos), según Paramo et al., (2011).

Lo anterior, genera un menor riesgo para el medio marino debido a que es estas condiciones, los organismos que puedan estar presentes en los tanques de lastre de los buques, poseen mínimas posibilidades de sobrevivir al ser organismo costeros.

Al respecto, la Circular MI BWM.2/Circ.42 de 2013 - Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D2) - estipula que la salinidad del agua debe ser mayor a 30 Unidades Prácticas de Salinidad (PSU)

o gramos de sal por litro. Para nuestro caso de estudio, la zona designada tiene una salinidad con esas mismas condiciones.

Teniendo en cuenta el auge del tráfico marítimo en el Caribe colombiano, se establecieron zonas de recambio de agua de lastre en el departamento del Magdalena como una alternativa para atender los casos en que el buque no pueda efectuar el cambio del agua de lastre de acuerdo a las Regla B-4.1 o B-4.2., respectivamente.

Así mismo, las zonas permiten al Estado rector de puerto, atender posibles eventualidades relacionadas con fallas operacionales en la gestión del agua de lastre de los buques. Por tanto, las naves pueden optar por desplazarse a zonas de recambio cercanas al puerto de destino y no tendrían que salir hacia las 50 millas náuticas o más, evitando efectos negativos en el tráfico marítimo, el comercio internacional, los costos de la operación y ruta planeada.

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

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

No obstante, lo anterior para lograr dicho posicionamiento regional en el ámbito marítimo, también es necesario que el Estado colombiano complemente el marco general de los diferentes Convenios Internacionales Marítimos que tienen una relación directa con sus obligaciones como Estado de Abanderamiento.

Por lo que los buques que sean abanderados en Colombia sólo podrán navegar por los mares del mundo y entrar a puertos extranjeros bajo los más altos estándares marítimos y con criterios de reciprocidad por los diferentes Estados, en la medida que sean adoptados dichos instrumentos que materializan la seguridad en la navegación, la seguridad de la vida humana en el mar y protección del medio marino, como ejes principales de la Organización Marítima Internacional.

9. Principales aspectos del Convenio

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

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

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

Recuérdese, las especies invasoras marinas aparte de ser cuerpos pequeños y generalmente incognoscibles pueden ser no detectadas y excluidas como posibles especies exóticas a raíz de los cambios taxonómicos e históricos. El resultado parcial de este fenómeno, ha sido la consecuente desestimación de la bioinvasión acuática, subrayando el hecho de que los efectos ecológicos de las especies exógenas son más grandes de lo que se estima (Bax, *et al.*, 2001).

Esta continua imprevisión tiende de una parte a acentuarse conforme al escaso conocimiento sobre la dispersión inicial, establecimiento y propagación de las EEI y OAP y por otra, conducen a determinar que el grado de control que puede ser ejercido para evitar potenciales invasiones resultará inexistente, dada la poca importancia e insuficiente gnosis registrada sobre la problemática en cuestión (Puth & Post, 2005; Perrault & Muffet, 2002).

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

En ello coincide Shine (2007) al señalar a las EEI y OAP como la segunda causa de la pérdida de biodiversidad y uno de los conductores de los cambios ambientales a nivel global. Pese a ello, y a diferencia de la contaminación química, por ejemplo, la bioinvasión marina todavía no constituye una categoría de decadencia ambiental al interior de la cultura legal de la mayor parte de los países e instituciones internacionales. En parte, esta ceguera conceptual puede ser explicada por el hecho de que los ecosistemas marinos puedan verse aparentemente en condiciones normales, sin embargo, como se mencionó anteriormente, la bioinvasión marina es una "contaminación biológica" e irreversible que puede ser catalogada como de invisible.

De tal forma que la adhesión a este Convenio permitirá generar herramientas que creen un fortalecimiento del sistema jurídico nacional y el cumplimiento de los fines del Estado que se materializan a través de principios de categoría constitucional.

- Artículo 2º - Constitución Política, como la garantía de gozar de un ambiente sano y el deber del Estado de garantizar la protección del ambiente, la conservación de las áreas de importancia ecológica y el fomento de la educación para el logro de sus fines.
- Artículo 95º - Constitución Política, junto con la obligación del Estado de planificar el manejo y el aprovechamiento de los recursos naturales bajo las premisas de conservación, restauración o sustitución de los mismos y la

prevención y el control de los factores de deterioro ambiental, todo en un marco de cooperación entre Estados en pro de la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas.

- Artículo 80°. Constitución Política.

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

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

a) Obligaciones Generales:

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

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

Colombia posee una estructura administrativa, política y legal conveniente para abordar la adecuación de estas obligaciones generales, actualmente vinculadas al Grupo de Tarea Nacional.

A nivel de su administración central, cuenta con el Ministerio de Medio Ambiente, el Ministerio de Defensa a través de la Dirección General Marítima DIMAR, el Ministerio de Transporte a través de la Superintendencia de Puertos y Transporte, a nivel de actores temáticos y territoriales tiene a las Corporaciones Autónomas Regionales,

autoridades ambientales departamentales y distritales, agencias marítimas, líneas navieras, sociedades portuarias y proveedores en general.

Estos actores deberán actuar en el marco del Convenio, a través de las herramientas pertinentes y necesarias que logren superar los retos que trae para el país la implementación de las obligaciones de este tipo de convenios.

b) Instalaciones de recepción de sedimentos:

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

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

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

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

En ese sentido, la Resolución 0759 de 2020 establece los requisitos para las instalaciones de recepción que pretendan recibir este tipo de residuos, deberán realizar

la solicitud a la Autoridad Marítima Colombiana y obtener la Licencia de Explotación Comercial en la categoría I-3.

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

c) Investigación y Control:

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

Colombia cuenta con una estructura sólida en pro de la investigación, existen entidades encargadas de optimizar este escenario como los centros de investigaciones, institutos científicos y universidades públicas y privadas. Desde el punto de control e inspección, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Dirección General Marítima – DIMAR, Autoridades ambientales competentes y el Comando de Guardacostas contribuyen a la ejecución de estas funciones.

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

d) **Reconocimiento, Certificación e Inspección:**

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

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

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

48

e) Asistencia Técnica y Cooperación Regional.

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

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

f) Prescripciones de Gestión y Control para Buques.

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

g) Intercambio de Agua de Lastre:

El intercambio de agua de lastre corresponde a la Regla B-4 del Convenio BWM; éste reglamenta el cumplimiento de la norma de la regla D-1, de la siguiente manera:

Todos los buques que utilicen intercambio de agua de lastre deberán, cuando sea posible, realizar intercambios de agua de lastre al menos a 200 millas náuticas de las costas más cercana en aguas de como mínimo 200 metros de profundidad, tomando en cuenta las Directrices elaboradas por la OMI. En los casos en que el buque no pueda realizar intercambios de agua de lastre como se indica arriba, esto deberá realizarse lo más alejado de la tierra más cercana como sea posible, y en todos los

casos como mínimo a 50 millas náuticas de las costas más cercanas en aguas de como mínimo 200 metros de profundidad. Cuando no se puedan cumplir estos requisitos, se podrán designar zonas donde los buques puedan realizar intercambio de aguas de lastre. Todos los buques deberán quitar y eliminar los sedimentos de los espacios designados para transportar agua de lastre de conformidad con las disposiciones del plan de gestión de agua de lastre de los buques. Colombia está en proceso de oficializar las zonas de recambio de agua de lastre tanto en el Pacífico como en el Caribe, de acuerdo a propuesta elaborada por los Centros de Investigación de la Autoridad Marítima y en proceso de validación con la Autoridad Ambiental.

h) Medidas Adicionales.

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

11. IMPACTO FISCAL

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

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

Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la

iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

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

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

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

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

12. CIRCUNSTANCIAS O EVENTOS QUE PODRÍAN GENERAR CONFLICTOS DE INTERÉS

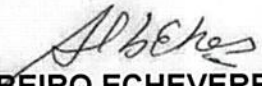
De conformidad con lo establecido en el artículo 3° de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, estableciendo la obligación del ponente del proyecto de presentar la descripción de las posibles circunstancias o eventos que podrán generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, frente al presente proyecto, se considera que no genera conflictos de interés, dado que se trata de una norma de carácter general.



No obstante, se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de ley no exime del deber del Congresista de identificar causales adicionales y manifestarlas previamente a la votación.

En los términos anteriores, en nuestra condición de miembros del Congreso de la República y en uso del derecho consagrado en el artículo 152 de la Constitución Política de Colombia, reconociendo la existencia de la necesidad de la garantía del deber del Estado de proteger la vida en condiciones dignas, me permito poner a consideración del honorable Congreso, este proyecto de ley.

Presentado por:


NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN
Senador de la Republica
Partido Conservador Colombiano

Referencias bibliográficas

Bax, N., Williamson, A., Aguero, M., Gonzalez, E., Geeves, W. (2003). Marine invasive alien species: a threat to global biodiversity. *Marine Policy*, vol. 27, p. 313-323.

Bax, N., Carlton, J.T., Mathews-Amos, A., Haedrich, R.L., Howarth, F.G., Purcell, J.E., Rieser, A., y Grays, A. (2001). The control of biological invasions in the world's oceans. *Conservation Biology*, vol. 15, p. 1234-1246.

Bright, C. (1999). Invasive species: pathogens of globalization. *Foreign Policy*, vol. 116, p. 50-64.

Carlton, J. T. (1985). Transoceanic and interoceanic dispersal of coastal marine organisms: the biology of ballast water. *Oceanography and Marine Biology - An Annual Review*, vol. 23, p. 313-71.

Dimar-Cioh. (2009). Dossier para el control y la gestión del agua de lastre y sedimentos de los buques en Colombia. Dirección General Marítima- Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe. Ed. Dimar, Serie Publicaciones Especiales Cioh Vol.3. Cartagena de Indias, Colombia.

Dimar. (2015). Estrategia Nacional para Control y Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos de Buques 2016-2020.

Dimar. (s.f). Diagnóstico de la Situación del País para la Implementación del Convenio Internacional para el control y la Gestión de Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques Colombia – Visión Poder Marítimo

Hewitt, C. Marine. (2003). Biosecurity issues in the world oceans: global activities and Australian directions. *Ocean Yearbook*, vol. 17, p. 193-212.

Hewitt, C., Campbell, M. (2007). Mechanisms for the prevention of marine bioinvasions for better biosecurity. *Marine Pollution Bulletin*, vol. 55, p. 395-401.

Hewitt, C., Willing, J., Bauckham, A., Cassidy, A. M., Cox, C. m. S., Jones, L. y Wotton, D.M. (2004). New Zeland marine biosecurity: delivering outcomes in a fluid environment. *New Zeland Journal of Marine and Freshwater Research*, vol. 38, p. 429-438.

IMO [International Maritime Organization]. (1999). *IMO News*. Londres, Reino Unido.

IMO. (2005). Convenio Sobre la Gestión sobre la gestión del Agua de Lastre y sedimentos de buques.



Perrault, A.M., y Muffet, W.C. (2002). Turning off the Tap: A Strategy to Address International Aspects of Invasive Alien Species. *Reciel*, vol. 11, No. 2, p. 211-224.

Puth, L.M., y Post, D.M. Studying invasion: have we missed the boat?. *Ecology Letters*, 2005, vol. 8, p. 715-721.

Ruiz, G., Carlton., J., Grosholz, E. D., Hines, A. H. (1997). Global invasions of marine and estuarine habitats by non-indigenous species: mechanisms, extent, and consequences. *American Zoologist*, vol. 37, p. 621-632.

51



PROPOSICION

Por las consideraciones anteriormente expuestas presento ponencia positiva y solicito a los miembros de esta célula Legislativa dar primer debate al **PROYECTO DE LEY 076 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”, CONCLUIDO EN LONDRES EL TRECE DE FEBRERO DE DOS MIL CUATRO (2004).**

De los Honorables Congresistas,


NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN
Senador de la Republica
Partido Conservador Colombiano

PROYECTO DE LEY 076 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", CONCLUIDO EN LONDRES EL TRECE DE FEBRERO DE DOS MIL CUATRO (2004).

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA

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

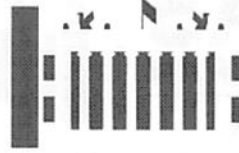
ARTÍCULO SEGUNDO: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7° de 1994, el "Convenio Internacional para el Control y a Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques", adoptado en Londres, el 13 de febrero de 2004, que por el artículo primero de esta ley se aprueba, obligara a la República de Colombia a partir de la fecha en que se perfecciona el vínculo internacional al respecto del mismo.

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

Presentado por:


NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN
Senador de la Republica
Partido Conservador Colombiano

NICOLÁS
ECHEVERRY ALVARÁN
ECO - SENADOR



CONGRESO
DE LA REPÚBLICA
DE COLOMBIA
SENADO DE LA REPÚBLICA

www.NicolasEcheverry.com



NicoEcheverryAl