



EDUARDO

IV

V.U. 21281

EDUARDO
SALE YUBAGUAS
DIA 10
MESA 600

CAP SURVIV

TRANSPORTE

Por : Coronel de Infantería de Marina (RA) Luis Eduardo Chávez Perdomo

LA EMBARCACIÓN FLUVIAL SU CARACTERIZACIÓN Y SUS RIESGOS LEGALES.

Es importante conocer la clasificación de las embarcaciones dadas por la norma especial colombiana, pues sus características especiales hacen que se tenga una perspectiva diferente y se esté utilizando sobre las vías navegables de Colombia.

Estas vías, en Colombia se ha tenido en cuenta por el uso o por la capacidad, en cuanto al uso, esta red se clasifica en dos categorías, la primaria (7763km) conformada por todos los ríos que tiene flujos de carga importantes , con navegación mayor permanente y transbordo de carga de un modo a otro, y la red secundaria (8798km) que obedece principalmente a actividades de carácter regional, totalizando (16.581Km)¹; En cuanto a la capacidad “una forma de evaluar la capacidad de la red fluvial del país es a través de la longitud navegable de sus cuencas”, y agrega que dependiendo de la embarcaciones esta tiene mayor o menor utilización, expresando en cuanto a la navegabilidad “varía dependiendo del tipo de embarcaciones que la recorren, sean éstas embarcaciones mayores, o embarcaciones menores”², teniendo el país más de 20000 kilómetros útiles para realizar la navegación. (Véase Tabla 1)

Centrándonos en el tema de la embarcación, el Código de Comercio, (DECRETO 410 DE 1971) en su artículo 1433, al clasificar las naves en mayores y menores establece que “Hay dos clases de naves: Las embarcaciones mayores, cuyo tonelaje sea o exceda de veinticinco toneladas, y las embarcaciones menores, cuyo registro no alcance el indicado tonelaje”, agrega la norma en cuanto al tonelaje neto de registro o sea el que aparece en certificados, que “Para todos los efectos el tonelaje se considera el neto de registro, salvo que se exprese otra cosa” y establece una excepción, dada a los remolcadores, cuando dije que “Las unidades remolcadores se consideran como embarcaciones mayores”, excepción que se refiere específicamente al peso del buque y su función específica.

Imagen Izquierda: Embarcación fluvial Eduardo IV. Tomado de: <https://diariolaregion.com>



Imagen: Embarcación “El Almirante” Guatapé - Antioquia. Tomado de: www.eltiempo.com



Imagen: planchón Tomado de: <https://larazon.co>



Imagen: Canoa motorizada en el río Magdalena -Mompox Tomado de: www.colarte.com



Imagen: Remolcador de empuje del río Paraná. **Tomado de:** <http://www.histarmar.com.ar>

El mismo código define en el art. 1766, la embarcación fluvial en los siguientes términos: “Se entienden por embarcaciones fluviales las destinadas a navegar por ríos, lagos o canales, y por navegación fluvial la que se ejecuta con ellas” y establece un régimen de navegación fluvial específico, considerado en el artículo 1772, cuando dispone que “Las normas legales y reglamentarias de carácter administrativo que hoy rigen la navegación fluvial seguirán aplicándose en cuanto no contraríen lo dispuesto en este Libro, cuyas normas se aplicarán a la navegación y comercio fluviales, en lo pertinente.

De esta forma el Código de Comercio, en forma especial trata temas relacionados con el buque y sus características dando potestad a lo reglamentario por parte de la Autoridad, que en este caso está en cabeza del Ministerio de Transportes.

Por otro lado aparece la ley 1242 de 2008, en su artículo 4, define:

Artefacto fluvial: Es toda construcción flotante que carece de propulsión propia, que opera en medios fluviales, auxiliar de la navegación mas no destinada a ella, no com-

prendida en la definición de embarcación fluvial, sujeta al régimen de documentación y control del Ministerio de Transporte.

Embarcación fluvial: Construcción principal o independiente, apta para la navegación cualquiera que sea su sistema de propulsión, destinada a transitar por las vías fluviales de la Nación, sujeta al régimen de documentación y control del Ministerio de Transporte.

Embarcación fluvial menor: Toda embarcación fluvial con capacidad transportadora inferior a 25 toneladas. Igualmente son consideradas las embarcaciones con motor fuera de borda o semifuera de borda.

Embarcaciones fluviales mayores: Toda embarcación fluvial con capacidad transportadora superior a 25 toneladas.

Al leer la segunda parte de la definición de embarcación fluvial menor, después de un punto seguido aparece “Igualmente son consideradas las embarcaciones con motor fuera de borda o semifuera de borda”, dando nacimiento a una nueva condición que se aparta del tonelaje.

TOTAL	EMBARCACIÓN MAYOR			EMBARCACIÓN MENOR
	Permanente	Transitoria	Total EM	Permanente
20.804 km	6150 km	4144 km	10.319 Km	18.144 km

Tabla 1. Clasificación de la Navegación para Embarcaciones.

Se insiste en que la norma explícitamente, infiere una nueva categoría de embarcaciones menores, al expresar que “Igualmente son consideradas las embarcaciones con motor fuera de borda o semifuera de borda”, lo que en su desarrollo trae consecuencias en la clasificación de las embarcaciones y permite que a naves de mayor tonelaje no importa cuál sea su peso, o su uso, se les categorice de forma diferente, con reglas más flexibles, como por ejemplo inspecciones y comunicaciones, trayendo como consecuencia prácticas inseguras a razón de la interpretación de la Ley, la cual está en contravía de las norma comercial y la técnica que se ha dado en el tiempo a esta clasificación, la cual busca en realidad definir el peso como único elemento calificables para determinar si es mayor o menor.

Esta calificación solo incluye los motores fuera de borda el cual no necesariamente es el medio eficaz para realizar el movimiento de la embarcación, trayendo incluso más consumo de combustible, y en cambio no se tiene en cuenta otros modos de propulsión como las velas que realmente tienen mayor dificultad para realizar sus movimientos, pero como se ha dicho, no es la propulsión un elemento que debe diferenciar, más cuando se busca que con la propulsión se tenga una maniobrabilidad implícita, la cual no la da cualquier motor si no uno que se adecue a las características de la embarcación.

Por su parte el Art. 1430, reza que “La autoridad marítima nacional estará constituida por la Dirección de Marina Mercante y sus diferentes dependencias, la cual ejercerá sus funciones y atribuciones en los puertos y mar territorial en lo relativo a la vigilancia, control y cumplimiento de las normas relacionadas con las actividades marítimas. La autoridad marítima en cada uno de los puertos colombianos se ejercerá por el respectivo capitán de puerto o quien haga sus veces. Los demás funcionarios públicos que ejerzan funciones diferentes en los puertos marítimos y fluviales, deberán colaborar con la autoridad marí-



Imagen: Lancha de transporte fluvial entre Paraná y Santa Fe. Tomado de: <http://entrierios24.com.ar/>



Imagen: Transbordador o Ferri de Coatzacoalcos Tomado de: <https://liberal.com.mx/>



Imagen: Transbordador Tomado de: <http://henryborre.blogspot.com>

TIPO DE EMBARCACIÓN CARGA	CONVENCIÓN MinTransporte	CLASE Y DESCRIPCIÓN
BOTE	B	Embarcación menor multiuso, generalmente con casco en fibra de vidrio y poca capacidad de carga (10- 12 pasajeros).
REMOLCADOR	R	Embarcación mayor con fuerza de propulsión.
LANCHA	L	Embarcación menor, habilitada con casco en fibra de vidrio y capacidad de entre (15 a 22 pasajeros).
BOTE MOTOR	Bm	Bote ya sea de casco de acero o madera para transporte mixto.
MOTO CANOA	Mc	Bote en casco de madera con capacidad de carga hasta (5) cinco toneladas.
TRANSBORDADOR	Tr	Embarcación Mayor que hala un planchón o artefacto fluvial que reemplaza un puente.
ARTEFACTO FLUVIAL	Af	Ley 1242 de 2008
CHALUPA	Ch	Bote en casco de madera con capacidad de carga hasta una (1) tonelada.
BOTE TRANSPORTE HIDROCARBUROS	B -TH	Bote de casco de acero habilitado para el transporte de hidrocarburos.
CANOA	C	Bote en casco de madera con capacidad para transportar limitada, hasta (500 kg) media tonelada.
CATAMARAN	Ctm	Bote de doble casco.
ARCA CAUTIVA	Bc	Artefacto Fluvial que funciona con la energía del río.
BUQUE	Buque	Embarcación mayor de más de 25 toneladas TRB que se clasifica dependiendo del servicio que preste.

Tabla 2 Clasificación, convenciones y asimilación de características de embarcaciones fluviales en Colombia. **Fuente:** Elaboración Propia

tima y en caso de colisión decidirá el capitán de puerto”, esto hace que en áreas de donde una embarcación Menor, no por su tonelaje si no por su propulsión entre de tránsito a aguas marítimas, esta puede convertirse en un riesgo para la navegación marítima pero además tendrá que cumplir la norma general establecida tanto en el código de comercio, y el decreto Ley 2324 de 1984 y no la norma especial.

Sin embargo, el artículo 3° de la Ley 1248 de 2008, en su ámbito de aplicación, expresa que “Las normas contenidas en el presente código rigen la navegación y el transporte fluvial en todo el territorio nacional”, siendo claro que por jerarquización de norma es aplicable esta, sin embargo la confluencia de este tipo de embarcaciones puede traer clasificaciones erradas y problemas con

requisitos de exigibilidad para la prestación del servicio, que pueden afectar la seguridad de la navegación y la embarcación y las que con ella interactúen, donde la norma general seguirá siendo útil, pues ayudará en su comprensión con la definición de estos parámetros, al no ser derogada de manera expresa por la Ley.

La norma expresa que “Lo dispuesto en este código se aplicará sin perjuicio de lo establecido en el Decreto-ley 2324 de 1984, la Ley 1ª de 1991, la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, el Código de Comercio, y demás normas legales y reglamentarias sobre la materia, así como también las que establezca el Ministerio de Transporte para desarrollar y complementar el presente Código”, dando a entender que la Ley especial de navegación en Colombia prevalece pero se complementa con otras normas.

TIPO	TRANSPORTE DE PASAJEROS		TRANSPORTE DE CARGA		TOTAL	
	Embarcaciones Menores	Embarcaciones Mayores	Embarcaciones Menores	Embarcaciones Mayores	Embarcaciones Menores	Embarcaciones Mayores
NO.	1.612	1	846	173	2.458	174
%	99,94%	0,06%	83,02%	16,98%	95,39%	6,61%
TOTAL	100%	100%	100%			

Tabla 3. Censo Nacional de Embarcaciones Mayores y Menores en Colombia 2017 . **Fuente:** Elaboración propia a partir datos de Ministerio de Transporte



Imagen: Embarcación. **Tomado de:** <https://diariolaregion.com>



Imagen: Catamarán Costa Litoral en el río Paraná **Tomado de:** <http://intertowerhotel.com>

Desde el punto de vista técnico, a pesar de que hay situaciones y usos específicos que pueden condicionarnos a la hora decidir por uno u otro tipo de motor, existen razones de suficientes para decantarse por motores fuera-borda si nuestra embarcación está por debajo de los 9 metros de eslora, además de la facilidad de maniobrabilidad. (surfcastinggranada.foroactivo.com, 2018) A partir de los diez metros la opción intraborda parece lo más adecuado pero veamos las ventajas y desventajas que se nos presentan. Sin embargo es procedente desde el punto de vista técnico, conocer cuál es la potencia adecuada, dada por el motor para la embarcación, la cual depende de varios factores entre los que tenemos: la velocidad que quiera alcanzar, qué margen de potencia desea, qué importancia tiene para usted el confort, cuántos pasajeros o qué carga suele llevar a bordo, etc.: Sin embargo un principio fundamental es “que el motor, por naturaleza, debe estar dimensionado en función del tamaño y peso del barco” (surfcastinggranada.foroactivo.com, 2018).

Así la norma comercial es aplicable para los actos jurídicos comerciales y la Ley fluvial es aplicable siempre y cuando no haya ejercicio de la navegación de la embarcación en zonas donde se realice transporte marítimo, dualidad normativa que debe ser tenida en cuenta.

El Ministerio de Transporte clasifica en sus inventarios las embarcaciones habilitadas no siendo muy claras las diferencias técnicas, lo cual también dificulta establecer características especiales, esta clasificación tiene poca exigibilidad y en materia de inspecciones esta no se hace con la rigurosidad necesaria para mantener una flota fluvial eficiente. (Véase Tabla 2)

Por esta razón, esta clasificación debería tener parámetros para efectos de navegabilidad en cuanto al uso de la embarcación y sus equipos para realizar el transporte en forma segura, teniendo elementos diferenciadores no solo en capacidad de tonelaje, motorización, capacitación de su tripulación sino también en equipos para atender la carga y minimizar riesgos a bordo, teniendo en cuenta



Imagen: Bote. **Tomado de:** <http://movilidad.sobredosisdigital.com>

que de acuerdo al inventario del Ministerio de transportes, el 95,39% de la flota está compuesto por embarcaciones menores para diferentes usos, lo que realmente no la hace eficiente, que además impacta la seguridad. (Véase Tabla 3)

En este sentido es pertinente redefinir la norma de la Ley 1242 de 2008, o demandarla, en el sentido de la definición de embarcación menor, pues puede atentar contra las condiciones técnicas y de seguridad de la misma al imponer a naves de más de 25 toneladas motorizaciones en fuera de borda que no le sirvan para su movimiento, y que además de gastar más combustible y menor eficiencia limitan su maniobra y generan riesgos a la navegación segura.

Referencias Bibliográficas

- CONPES 2169, de 1994.
- COMPES 2814, de 1995.

Datos del Autor:

Abogado Marítimo- P Ciencias Navales, Master en Derecho Internacional y Relaciones Exteriores e Internacionales. E mail: lechp8@gmail.com