



La Timonera

EDICIÓN No. 8 - AÑO V

NOVIEMBRE 2007

www.limcol.org

Desarrollo Marítimo Nacional.
Dueños de la carga al agua.
Costos ambientales.
Seguridad Marítima Integral



UNA NUEVA VISIÓN DEL MAR



LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA
8 AÑOS

VILLEGAS Y VILLEGAS IVEGAS LTDA.

IVEGAS



PUERTAS Y BARRERAS AUTOMÁTICAS CONTROL PARQUEADEROS - PEAJES

Nuestro compromiso es brindarle a nuestros clientes asesoría en la utilización de puertas y barreras automáticas, cumpliendo con todos sus requerimientos, y asegurando un excelente servicio postventa a través de la implementación de un Sistema de Gestión de Calidad y el mejoramiento continuo de nuestros procesos.

PBX: 225 6060

FAX: 311 2780

Dirección: Cra. 65 No. 79-80

E-mail: ivegas.ltda@etb.net.co

Bogotá - Colombia



**LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA
... POR LOS RÍOS Y LOS MARES**



EL DESARROLLO MARÍTIMO NACIONAL, UN COMPROMISO DE TODOS



Para mí como Comandante de la Armada Nacional es un gran honor y motivo de satisfacción el congratular a la Liga Marítima en el VIII aniversario de su fundación. Estoy seguro de que con el apoyo de Ustedes vamos a lograr un país mejor, con una mayor vocación marítima y un futuro más próspero por el que tenemos que luchar, ahora que podemos vislumbrar más claramente la derrota del narcoterrorismo y que sentimos más próximo un país próspero y en paz.

Nuestro país ha tenido una innegable tradición mediterránea que ha relegado en una importante medida las inmensas potencialidades que nos ofrecen nuestros mares para el desarrollo nacional en todos los sentidos. Es una gran paradoja, tratándose de un país que cuenta con dos océanos y por ende con posibilidades prácticamente ilimitadas de abrir mercados, de explotar recursos, de implementar sistemas de generación de energía basados en el medio marino, de desarrollar planes que proyecten al país como un gran destino turístico internacional, de emplear el mar como fuente de recreación en una dimensión mucho mayor a la que actualmente concebimos (que prácticamente se limita al disfrute de algunas de sus playas y a la práctica de algunos pocos deportes náuticos). La Armada Nacional tiene como tarea fundamental contribuir a integrar plenamente los mares al desarrollo nacional y estoy completamente seguro de que la Liga Marítima nos está apoyando a lograr este objetivo tan importante para Colombia.

Uno de los retos más importantes que se nos presentan en esta labor es el de contribuir a formar una sólida conciencia marítima nacional. Esta es una tarea que debemos ejecutar de forma permanente. Hemos logrado que el país haya evolucionado significativamente en este sentido, pero aún hay mucho por hacer y el avance, lamentablemente no se da con la rapidez que las oportunidades y el mundo globalizado demandan. Es muy importante que cada colombiano comprenda la importancia del mar para el desarrollo nacional y que interiorice un concepto de país con once fronteras, con una extensión marítima equiparable con el área terrestre del territorio nacional, plena de recursos, de biodiversidad, y de capacidad de generación de energías alternativas cada día más necesarias. Esta inmensa tarea incluye el propender por lograr la inclusión, dentro de los programas académicos en todos los niveles educativos, de la temática del mar en sus dimensiones histórica, económica, social, política y cultural.

Un tema que ha sido considerado dentro de la política oceánica nacional y que va contribuir significativamente a lograr generar conciencia marítima es la implementación del Centro de Estudios Estratégicos Navales y Marítimos. Esta institución va a tener por objeto el fomentar y orientar la investigación y el desarrollo tecnológico en los ámbitos de las ciencias navales, la estrategia marítima y la industria naval. Esta es una oportunidad

única que se nos presenta para trabajar por el mar y por el país. La participación de la Liga Marítima en la concepción, gestión y materialización de este Centro es de fundamental importancia. Instituciones de esta naturaleza han sido implementadas con excelentes resultados en muchos países con vocación marítima. El objetivo es contribuir significativamente al desarrollo marítimo en todas sus dimensiones, incluyendo entre otros temas la Seguridad y Defensa Nacional, la Estrategia Marítima, la Oceanografía, la Hidrografía y el Desarrollo de la Industria Marítima, considerando los beneficios sociales, económicos, políticos y militares asociados y contribuyendo además a sensibilizar a la población sobre la importancia de los océanos para el desarrollo del país.

Otra de nuestras preocupaciones comunes corresponde a la protección del medio ambiente marino. La Armada Nacional ha venido haciendo importantes avances en este sentido, mediante la inversión en infraestructura que permite hacer uso adecuado de los residuos sólidos y líquidos en sus Unidades, mediante el desarrollo de operaciones tendientes a impedir que se atente contra el medio ambiente, bien sea a través de la sobreexplotación de los recursos naturales o de la comercialización de especies en peligro entre otras y a través de algunos otros programas que actualmente ejecuta en conjunto con diversas instituciones de carácter ambiental.

Considero que es muy importante implementar programas con el apoyo de la Liga Marítima a través de los cuales, desde diversos frentes logremos crear conciencia de la importancia del cuidado y preservación del medio ambiente marino y de nuestros ríos, con el objeto de mantener estos recursos vitales de la nación y de poder dejarlo como legado a las futuras generaciones, para que disfruten de mares y ríos limpios, no contaminados y para garantizar la subsistencia de esa inmensa biodiversidad que nos caracteriza y enorgullece ante el mundo.

La Armada Nacional con la invaluable colaboración y apoyo de la Liga Marítima y de otras instituciones tiene el compromiso con el país de lograr la plena integración de los océanos al desarrollo nacional, lo cual conlleva el enfrentar muchos retos desde muy diversas perspectivas. Se trata de una oportunidad histórica que implica primero que todo el impulsar el conocimiento del mar para lograr que los colombianos conciban lo que para el país, desde todo punto de vista representa el poseer un territorio marítimo con las inmensas posibilidades y oportunidades que poseen nuestros mares. Es una realidad a la que el país no podrá escapar: el futuro está en los mares.

Almirante Guillermo Barrera Hurtado
Comandante Armada Nacional

LA TIMONERA

LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA

Flor Mercedes Mayorga Linares
Directora

Capitán de Fragata (r) Ernesto Cajiao Gómez
Revisión de texto

Mónica Muñoz Benavides
Asistencia y Coordinación

Imprenta y Publicaciones de las FF.MM.
Diseño, impresión y acabados



Calle 125 No. 19 – 89 Of: 406
Teléfono: 637 22 18 Fax: 637 22 29
E-mail: ligamaritimacolombia@limcol.org
limcol@hotmail.com
www.limcol.org

CONSEJO DIRECTIVO:

Almirante Guiberto Barona Silva, Presidente - CF. Luis Virgilio Avella Díaz, Vicepresidente - CF. Enrique Alejandro Díaz Zambrano - CC. José Guillermo Páez Sánchez - MY. Juan Francisco Paz Montufar - CN. Ricardo Alberto Rosero Eraso - CN. David Salas Prieto TC. Carlos Alberto Aguilar Ramírez - TF. José Rafael Otoy Arboleda - TC. José Alonso Escobar Isaza - CN. Carlos Escamilla Camacho - CN. Héctor Alfonso Riveros Valero - CF. Ernesto Cajiao Gómez - CF. Luis Antonio Parra García, Fiscal - CC. Héctor Vanegas Romero. - Dra. Flor Mercedes Mayorga Linares, Directora Ejecutiva

Todos los artículos de esta revista son de responsabilidad de sus autores y no reflejan necesariamente la opinión de la Timonera ni de la Liga Marítima de Colombia. Pueden ser reproducidos; con mención del autor y de la Revista la Timonera.

Las imágenes e ilustraciones fueron tomadas www.astronomia.com, fotografías de Luisa Reyes (Bahía de Cartagena), Flor Mayorga L (Tumaco), Angélica Rodríguez (Guajira) Fundación Malpelo Yves le Feure Sandra Bessudo, Germán Solar; Mauricio Ángel - Revista Diners 1998; Enciclopedia Cousteau.

EDITORIAL	2
El Desarrollo Marítimo Nacional, Un Compromiso de Todos <i>Almirante Guillermo Barrera Hurtado - Comandante Armada Nacional de Colombia</i>	
PRESENTACIÓN	5
<i>Flor Mercedes Mayorga Linares - Directora Ejecutiva LIMCOL</i>	
OPINIÓN	6
De Corsarios y Filibusteros a Piratas Modernos <i>Juan David Benavides</i>	
La PNOEC y la Escuela Un Salto Cualitativo <i>Axel Rojas Briceño; Lic Ciencias Sociales UPN</i>	
Territorio y Derecho Marítimo <i>Coronel IM (r) Julio César Carranza Alfonso</i>	
DOCTRINA	10
DIMAR Comprometida con la Seguridad Marítima Integral <i>Contralmirante Jairo Javier Peña Gómez - Director General Marítimo</i>	
POLÍTICA	12
Gobierno Lanza Política Para el Tema Oceánico y Costero <i>Secretaria Ejecutiva Comisión Colombia del Océano</i>	
La CONVEMAR, Elemento Clave Por Desarrollar de la PNOEC <i>CF (r) Luis Edilberto Serrato Urrego</i>	
TRANSPORTE	15
Resumen Básico de Aspectos de Dragado Relacionados con los Canales de Acceso a los Puertos de Servicio Público en Colombia <i>Manuel Campos García - Asesor Portuario Ministerio de Transporte</i>	
Dueños de la Carga... Al Agua <i>Guillermo Solano - Gerente Navesco</i>	
MEDIO AMBIENTE	20
Gestión Ambiental Marino Costera en Colombia <i>Vladimir Puentes Asesor Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.</i>	
La Aplicación del Concepto Desarrollo Sostenible en las Zonas Costeras <i>Ing. MSc. Camilo Botero S.</i>	
Como Cuantificar los costos Ambientales <i>Ingeniero Naval José Guillermo Páez Sánchez Especialista en Planeación Ambiental y Administración de Recursos Naturales</i>	
Malpelo, Santuario de Fauna y Flora, la importancia de las Áreas Marinas Protegidas <i>Sandra Bessudo & Germán Soler - Fundación Malpelo/Mar Viva Colombia, Convenio Parques Nacionales de Colombia</i>	
PESCA	27
Administración Pesquera en Colombia y su Normatividad Legal Vigente <i>John Jairo Restrepo Arenas - Administrador de Empresas - Asesor INCODER</i>	
INFORME-ESPECIAL	30
Sealand La Realidad del País Más Pequeño del Mundo <i>Mayor I. M. Abogado Juan Francisco Paz Montufar</i>	
EDUCACIÓN	35
Conciencia Marítima <i>CN (r) Ignacio Rios Melo Director Fundación Náutico Pesquera "Rafael Espinosa Gray"</i>	
INTERNACIONAL	37
Aportes de la Comisión Permanente del Pacífico Sur - CPPS - Para la prevención y atención de desastres de origen Oceánico <i>CN (r) Mario Alberto Palacios Moreno Director de Asuntos Científicos de la CPPS</i>	
Delimitación con Venezuela <i>Almirante (r) Guiberto Barona Silva Presidente Consejo Directivo LIMCOL</i>	
HISTORIA	43
Exxes: Un Nombre y dos Buques <i>CN (r) Ricardo García Bernal</i>	
EVENTOS	45
<i>La Feria del Mar en Bogotá</i> <i>Capitán de Navío RAFAEL STEER RUIZ Director General EXPOMARES 2007 - Presidente Fundación País Marítimo</i>	

En el mes de Noviembre la Liga Marítima de Colombia cumple su VIII Aniversario y como ha sido tradicional, la revista sale por estas fechas a la consideración de la comunidad marítima, este año con un enfoque nuevo y más variado, como se puede observar de una lectura rápida de su contenido.

Se consideró de importancia conocer la posición del Señor Comandante de la Armada sobre el Desarrollo Marítimo Nacional, quien además en este período ha manifestado un marcado interés por impulsar, con el apoyo de la Liga, iniciativas conjuntas de interés institucional.

Otro importante reconocimiento se hace al aporte del Señor Director General Marítimo en el que el Señor Almirante expresa concisos criterios relacionados con los compromisos de DIMAR con la Seguridad Marítima Integral

La participación de distinguidos funcionarios del Ministerio de Transporte y del Ministerio de Medio Ambiente nos honra igualmente, con su percepción de algunos de los más actuales temas de su competencia como son el dragado de los canales de acceso a los puertos de servicio público y la gestión ambiental en la franja costera.

Cabe Resaltar que no solo el componente institucional se hizo presente en esta oportunidad. Los sectores pesquero, histórico, jurídico, ambiental y educativo, también se hacen presentes con juiciosos y concretos artículos que muestran la variedad de temas que invitan a considerar el estudio de los océanos con un enfoque definitivamente multidisciplinario, como única forma de entender su complejo accionar, comprender su importancia para la economía nacional y aprovechar racionalmente sus recursos.

La Política Nacional para los Océanos y los Espacios Costeros-PNOEC- recientemente divulgada por la Comisión Colombiana del Océano, luego de un largo proceso de concertación interinstitucional, se trae a colación en un interesante artículo que propone la educación como la más efectiva de las herramientas para crear conciencia marítima nacional y para generar iniciativas desde la academia destinadas a proteger los intereses nacionales, impulsar su desarrollo sostenible y aplicarlos al bienestar de la sociedad colombiana.

La Comisión Colombiana del Océano por su parte, se vale de esta plataforma de información para divulgar en la comunidad científica marina nacional el contenido de la Política recientemente adoptada.

Se ofrece en consecuencia, un variado temario para todos los gustos y perfiles profesionales que esperamos sean del agrado e interés de los Señores Miembros de la Liga Marítima, de los Señores Oficiales Navales y Mercantes y de la Comunidad Marítima Nacional en general.

Cordialmente,

Flor Mercedes Mayorga Linares
Directora Ejecutiva LIMCOL

DE CORSARIOS Y FILIBUSTEROS A PIRATAS MODERNOS

Juan David Benavides.
Director Operaciones INRAS
Consultor de Seguridad y Anti-piratería.

La piratería como fenómeno, sus más famosos figurantes y las fantásticas historias de sus fechorías existen desde hace siglos en todos los mares y océanos del planeta. Incluso en la actualidad, se habla de piratas en diversas categorías. Existen los patrones virtuales con representaciones biológicas en las calles, los cibernéticos "hackers", clandestinos y hasta "legales" ubicados en algunas naciones que producen millones de toneladas de productos a bajo precio, y bajo la condición de imitaciones y falsificaciones casi perfectas de grandes marcas de zapatos, vestidos, perfumes, relojes, medicamentos y software entre otros.

Para entender el fenómeno en su extensión, la palabra pirata se la debemos a los griegos, grandes navegantes, que también fueron, cuando la ocasión era propicia y el botín jugoso, feroces piratas. "Pirata" significaba "atacante". Glorificado el término por otros famosos piratas de la historia: los vikingos. Este pueblo nórdico, del que descienden los actuales daneses, noruegos y suecos, se caracterizó por la furia de sus ataques, muy similares a los piratas musulmanes que aterrorizan el Mediterráneo atacando las naves y puertos de los reinos cristianos, como el de Cádiz en el siglo XVI, que fue atacado por el más famoso de estos bribones: Barbaroja.

Al continuar los pasos de la historia, la época más gloriosa por llamarlo de alguna manera se remontan a la que siguió al Descubrimiento de América en 1492. Este hecho marcó el estallido de salida para la navegación por el Atlántico, de América a Europa y viceversa. De América se llevaba el oro y la plata, nuevas especies de plantas y de animales; y de Europa hombres para colonizar aquellas tierras... españoles, portugueses, ingleses y holandeses fueron descubriendo para occidente ese nuevo continente, ese "Nuevo Mundo" como ellos le llamaban.

El tránsito de mercancías, las constantes guerras entre las naciones de Europa, las islas desiertas o remotas y hombres desesperados o codiciosos sin escrúpulos dio lugar a la piratería. Y antes de que cada barco llegara a su destino, debían de esquivar el enorme peligro de los tifones y de los no menos peligrosos piratas. Dentro de la categoría de los piratas podríamos hablar de los "corsarios" y de los "bucaneros" o "filibusteros".

La palabra "corsario" es de origen francés, y viene del nombre que se le da a los nativos de una isla del Mediterráneo, la isla de Córcega: Corso. Esta práctica de piratería consistía en una campaña que hacían por el mar

los buques mercantes con patente de su gobierno para perseguir a los piratas o a las embarcaciones enemigas. Muchos famosos piratas se convirtieron en corsarios y viceversa. Por ejemplo, dentro de los corsarios famosos por sus infamias se cuenta a Francis Drake, que atacó Cádiz en el siglo XVI, el cual es considerado un héroe de su historia para los británicos y un pirata vulgar para los españoles.

La palabra "bucanero" viene de "bucan", un hierro para asar carne que usaban los piratas que formaban los "Hermanos de la Costa", un grupo de aventureros y forajidos de los Países Bajos, las islas británicas, Francia, Portugal, África occidental y de las mismas islas Caribe. Primero tuvieron su base en las islas de Cuba, Jamaica y La Española, pero a mediados del siglo XVII su cuartel general se trasladó a la isla de la Tortuga. Sinónimo de "bucanero" es el término "filibustero". Entre los más escalofriantemente conocidos "filibusteros" o "Hermanos de la Costa" se cuentan Roche Brasileño, que asaba vivos a sus enemigos; Jean-David Nau un francés conocido como François "el Olonés", que le arrancó el corazón a un cautivo español y lo partió con los dientes; y atrás no se quedaba Bartolomeo "el Portugués", un famoso asesino de las Antillas.

Las naciones europeas, una vez que consiguieron romper el monopolio español sobre América, ya no les interesaba propiciar el incontrolable fenómeno de la piratería, por lo que finalmente, y tras varias estrategias, consiguieron acabar con los filibusteros, convirtiéndolos en honorables colonos. La piratería llegó a su fin a mediados del siglo XIX. Gran Bretaña y otras naciones europeas dominaban casi todo el mundo, controlaban el comercio y poseían armas y barcos muy potentes. Se atacaban los puertos que daban refugio a los piratas, la esclavitud se fue aboliendo, y las distintas marinas de guerra patrullaban los mares dando caza a los bandidos de las aguas y las costas.

No obstante, actualmente Latinoamérica es presa de otra nueva forma de piratería: consiste en la falsificación, imitación, alteración o reproducción en serie de todo tipo de productos de consumo básico, suntuoso o de necesidad regular. Entre los productos más afectados por este letal fenómeno de la piratería que afecta considerablemente las economías de estas naciones emergentes, y que impiden de cierta forma mayor desarrollo social e intelectual, además de perturbar la firma de tratados internacionales de amplitud tecnológica y económica, se encuentran las prendas de vestir, los zapatos, los perfumes,

los repuestos para automóviles, computadores, medicamentos, y que como cosa curiosa, el producto más falsificado actualmente en el mundo es el Viagra. En el menor de los efectos, se produce insatisfacción y frustración en la pareja, pero en el peor de los casos se registra la muerte de quien no recibe los productos genuinos.

En recapitulación, uno de los más grandes y nuevos retos modernos que enfrentan las autoridades marítimas y aduaneras, es la salvaguarda de todo tipo de puertos y jurisdicciones marinas frente al ataque de los Piratas Modernos, los que ahora no atacan los barcos para hurtar sus mercancías y capturar a sus tripulantes, sino que huyen de los barcos de las Marinas de Guerra para introducir ilegalmente millones de toneladas de productos falsos que afectan la vida normal de un ciudadano común con un medicamento alterado, hasta el sistema económico de las naciones con la evasión de impuestos y lavado de activos, fenómenos paralelos a la piratería, y que desde ahora corresponde como en la antigüedad, a la Marina patrullar los mares para dar caza a los bandidos de las aguas y las costas. ■



Integrity Risks Assessment Ltda.

"La primera regla de una empresa exitosa es no esperar la catástrofe para instaurar los procesos de planeación"

La solidez, experiencia y confianza adquirida ante nuestros clientes durante los últimos 10 años, nos consolidan como una de las más prestigiosas y profesionales empresas lombianas, de Asesoría y Consultoría en la Identificación y Manejo de Riesgos empresariales y operaciones.

Nuestros clientes nos eligen por:

NUESTRO COMPROMISO, PRINCIPIOS CORPORATIVOS, COBERTURA DE SERVICIOS, ESTRUCTURA Y RECURSOS, PORTAFOLIO DE SERVICIOS.

Servicios de Información: Análisis y Proyección Nacional - Revista Digital de Colombia - Análisis Semestrales - Softwares Informativos - Informes Especiales.

Sistemas Especiales de Información: Estudios de Áreas - Diseño, montaje y manejo de redes y sistemas de información.

Investigaciones: Estudios Empresariales, de Personal, Investigaciones y Reportes Electrónicos - Auditorías e Investigaciones Contables y Financieras - Protección mercantil y comercial.

Servicios Especiales: Auditoría y Evaluación de Proyectos de Áreas Riesgos - Auditoría a Instalaciones, Vías de Acceso, Residencias y Sistemas de Seguridad - Capacitación en Protección y Prevención - Seguros para los sistemas de Contratación y Manejo de Proveedores - Charlas y Conferencias.

Manejo de Crisis: Identificación de riesgos y amenazas - Planes de Contingencia Empresariales y por áreas - Selección y Capacitación de los Comités de Crisis - Asesoría y Consultoría en los procesos.

Asesorías Profesionales: Asesoría Empresarial - Comercio Humano - Comercio Internacional - Asesorías Jurídicas, Financieras y de Inversión - Seguridad Informática.

Carrera 49ª No. 85A - 22 / Tels: 256 06 22 / 236 05 87
E-mail: inras@sky.net.co

LA PNOEC Y LA ESCUELA ... UN SALTO CUALITATIVO

Axel Rojas Briceño
Lic. Ciencias Sociales UPN

El Conocimiento y apropiación que hagamos de nuestro espacio... nos permitirá superar nuestra condición de extranjeros

Desde el momento en que se hace el lanzamiento oficial de la Política Nacional de los Océanos - PNOEC, se abre la posibilidad de que ésta sea asumida, discutida y enriquecida desde múltiples escenarios y lugares de análisis tan diversos como la misma PNOEC: Económico, político, medioambiental y educativo. Si bien estos escenarios son igualmente importantes y relevantes; considero desde mi experiencia y rol de educador que es justamente en el escenario educativo donde se pueden diseñar algunas estrategias que le permitan a la PNOEC dar un salto cualitativo en la consecución de su objetivo central y pasar de ser un recurso jurídico y político que permite servir de herramienta para coadyuvar en el desarrollo integral del país promoviendo el desarrollo sostenible del océano y los espacios costeros, a posicionarse como elemento indisoluble y necesario dentro de los procesos de formación y de enseñanza, aprendizaje que se lleva a cabo en la escuela.

LA ESCUELA... ESCENARIO PERFECTO PARA UN CAMBIO CUALITATIVO

Es un hecho irrefutable el papel que juega la escuela en la formación de la conciencia y de la identidad nacional en los distintos países. El desarrollo de esta identidad esta relacionado con elementos culturales, folklóricos, históricos y geográficos para el caso de nuestro país esta tarea indisoluble de las instituciones educativas públicas o privadas- se hace mas complejo si se tiene en cuenta la enorme diversidad de escenarios geográficos y manifestaciones culturales de nuestras comunidades.

Así mismo es evidente que el afán de la escuela por el desarrollo de habilidades y competencias intelectuales, ha hecho que por ejemplo, se refundan o sean desestimados algunos conocimientos claves de las características geográficas, medioambientales y culturales de nuestros océanos y zonas costeras -importantes para el desarrollo de nuestra identidad nacional- y se limite a la repetición de datos que distan mucho de la verdadera importancia de nuestros océanos que en nada favorecen el reconocimiento real por parte de nuestros estudiantes del potencial, la diversidad y riqueza de nuestro país y por ende desarrolle en ellos una despreocupación e indiferencia por zonas estratégicas y claves de nuestro territorio.

De lo que se trata entonces, para que la PNOEC pueda dar ese salto cualitativo que mencione líneas más arriba, es pues, que áreas del saber como las Ciencias Sociales, las Ciencias Naturales, las Ciencias Políticas y Económicas por ejemplo incluyan dentro del saber disciplinar que circula en la escuela un análisis más dedicado del potencial e importancia económica cultural

y medioambiental de nuestra zonas costeras y océanos; cuestión que hará necesario e indispensable el acercamiento real y concreto a los planteamientos de la PNOEC Desarrollo territorial, Desarrollo ambiente oceánico, costero e insular y Desarrollo socio cultural por ejemplo.

Lo anterior permitirá a su vez a la escuela abrir sus fronteras a un conocimiento más aterrizado, contextualizado y complejo de la realidad nacional permitiendo en su interior la circulación de saberes e información mas actualizada o que en el peor de los casos han sido olvidados y asumidos como poco importantes para quienes administran y participan de los procesos de enseñanza - aprendizaje en las instituciones educativas.



Como vemos abordar el estudio de nuestros océanos y espacios costeros a partir del acercamiento a la PNOEC desde los escenarios educativos, no es una cuestión de coyuntura, por el contrario es un ejercicio de pertinencia y de prioridad que perfectamente facilitará la superación de esa condición de extranjeros en su propio país que poseen en gran número las nuevas generaciones alejadas no solo de la realidad política y económica de la nación si no de la propia complejidad y potencial geográfico con el que Colombia cuenta no solo en su espacio continental si no en sus áreas oceánicas y costeras y de paso allane el camino a que sean esas mismas generaciones que se vinculen mas adelante justamente de manera activa y efectiva en el desarrollo de estas zonas.

TERRITORIO Y DERECHO MARÍTIMO

Coronel I. M. (r) Julio César Carranza Alfonso

Característica innegable del territorio patrio es la de tener una considerable porción en la zona marítima, con sus límites casi en su totalidad definidos por instrumentos legales internacionales, salvo una excepción conocida, de la cual la nación colombiana tiene alejada su atención, pudiendo decir que por falta de interés precisamente en lo que llamamos "el país marítimo", y aun más, en lo que hace falta para tener verdadera conciencia marítima.

Además de su envidiable posición geoestratégica en el continente Suramericano el Estado Colombiano está bañado por dos mares, lo que en términos económicos representa toda una fuente de recursos aprovechables para la subsistencia de la nación y para incrementar en buena forma su economía. Pero esta última posibilidad no pasa de ser una quimera, un sueño de pocos, tal vez los conocedores de ese amplio territorio y de lo que él representa. De otra parte, es necesario colegir que así como la dirigencia del país ha dado poca atención al mar como parte de las riquezas naturales con que cuenta el Estado, nuestros legisladores, los estudiosos del derecho y las autoridades e instituciones académicas han dado poca o casi nula importancia a la parte de la ciencia jurídica relativa al tema, acción con la que se debe desarrollar y fortalecer el derecho marítimo y el derecho del mar.

Además de enfatizar en la condición marítima del país, propósito general casi inocuo desde vieja data, pretenden estas líneas sembrar inquietudes en las organizaciones y personas naturales interesadas por la normatividad relativa al derecho marítimo y al derecho del mar, y en aquellas que cubren la tarea educativa, para que se les de la importancia debida y se ejecuten acciones reales en la preparación, organización, consolidación, actualización y difusión de las normas y criterios doctrinarios que de alguna manera cubren los temas relativos al mar y a su entorno. Así, el presente escrito busca de manera concisa animar a quienes tienen la capacidad del conocimiento y manejo de las fuentes relativas al derecho marítimo y al derecho del mar para que sirvan de impulsores en tal sentido; lleguen a los principios del conocimiento, a las autoridades académicas del país (Ministerio de Educación) y a las universidades e institutos que manejan la temática, para lograr una acción coordinada que haga salir del anonimato, o mejor, proporcionen acta de nacimiento y acojan la

defensa y desarrollo de dichas ramas del saber.

Al abordar el tema en discusión nos permitimos hacer un resumen crítico al respecto, dando igualmente méritos a algunos profesionales y unas pocas entidades que han descollado por su alto interés en el tema y por sus ejecutorias sobre este particular.

En primer lugar hacemos mención de los conceptos *derecho marítimo* y *derecho del mar*; sobre su definición, contenido de materias o temas, alcance y cualquiera otra característica de los mismos, no existe hasta el momento una guía consolidada proveniente de la academia, de la doctrina, ni mucho menos de la normatividad para aseverar qué es uno y qué es el otro, o si el primero contiene al segundo, ni se ha profundizado sobre las relaciones que existen con otras ramas de la ciencia.



Es tal la situación que dentro de la mayoría de los mismos profesionales del derecho e inclusive en académicos universitarios, hay desconocimiento sobre el particular. Esto lo sintetiza al querer relacionar y analizar programas de educación superior vinculados al tema, específicamente de postgrado, y qué no decir de pregrado. Con seguridad nos atrevemos a afirmar que de todas las instituciones de educación superior solamente encontramos un programa a nivel de postgrado denominado especialización en derecho marítimo, cuyo Objetivo es: *Ofrecer un conocimiento integral en las áreas marítima y portuaria, nacional e internacional, que permita a los participantes profundizar en temas específicos de la normatividad de los contratos usuales en el mercado marítimo, la jurisprudencia nacional e internacional y la costumbre marítima; con el desarrollo de casos prácticos, los profesionales capacidad de análisis gerencial para los aspectos legales de los negocios marítimos y portuarios.*

Este programa no requiere ser abogado, es multidisciplinario, hecho que da una idea sobre la relativa profundización en materias y acciones netamente de derecho, o en lo concerniente a la interpretación de las normas, procedimientos y principios que se estudien. La anterior afirmación no pretende cuestionar el citado plan académico,



que hechos como el proceso jurídico que tiene en suspenso al país tenerse percepción nacional en una cuestión tan importante.

Aun el escaso desarrollo, en honor del trabajo diligente de quienes han incursionado en la materia, y sobretodo, por los abogados que se han dedicado a este quehacer y de quienes se tiene una base bibliográfica, una relativa normatividad y jurisprudencia, y una actividad profesional seria y dedicada, aun sin el apoyo que debiera tener, sin la atención de la nación y de sus dirigentes, queremos en este espacio hacer mención de dos de los profesionales que para nuestro entender han descollado en esta tarea: el Dr. NICOLÁS SALOM FRANCO (q.e.p.d.), lamentablemente recientemente fallecido y quien llegó a cosechar excelentes publicaciones relativas a la materia en estudio; de su obra mencionamos en el último libro: "Pasado,

al contrario, hacemos un elogio del mismo y de la institución que lo desarrolla por ser el único conocido a ese nivel. Aquí cabe preguntarnos: ¿Cómo y dónde se preparan los profesionales del derecho que manejan los asuntos pertinentes en las instituciones del Estado, incluyendo los de la rama judicial, o bajo qué parámetros un profesional sin los conocimientos necesarios ejerce su profesión como litigante a asesor? La anterior es tan solo una de tantas inquietudes que nacen sobre el tema y que buscamos transmitir a quienes tengan ingerencia pertinente. Siendo "La Timonera" una tribuna especializada, al contribuir con sus objetivos y de la LIGA MARÍTIMA queremos abrir el debate sobre el tema propuesto, es decir: el estudio, desarrollo e investigación del derecho marítimo y del derecho del mar.

Buscamos que con el aval y apoyo del Ministerio de Educación entidades como la Armada Nacional con la Escuela Naval de Cadetes, la Universidad Militar y resumiendo, las instituciones de educación superior interesadas, acojan el tema y lo desarrollen para

presente y futuro del derecho del mar". De otra parte, el Dr. JOSÉ VICENTE GUZMÁN E., catedrático, profesor universitario e investigador acucioso del derecho marítimo, quien a su vez ha plasmado su saber y amplio conocimiento del tema en sus escritos, citando su libro "La Jurisdicción Marítima de Colombia"; junto a él mencionamos a la Universidad Externado de Colombia, única entidad educativa que tiene abierto el camino en cuanto al derecho marítimo se refiere.

Como corolario a estas cortas líneas y esperando encontrar eco de nuestras inquietudes, alentamos a organizaciones que como la Liga Marítima de Colombia buscan hacer florecer en nuestros conciudadanos y sus autoridades la conciencia marítima que Colombia carece, deducimos también que nuestro país, con sus dos mares, necesita dar atención a su territorio marítimo y con lo que, este representa, fortalecer la mejor herramienta para defenderlo: el derecho marítimo y el derecho del mar.

²Universidad Externado de Colombia; Bogotá D.C.; 2002.

³Ediciones Academia Colombiana de Jurisprudencia; Bogotá D.C.



MONSERRE

MONTACARGAS
ELECTRICOS Y COMBUSTION
SERVICIOS - REPUESTOS
VENTAS Y RENTA



549 0053
415 2220
548 9788

E-mail: monserre@etb.net.co

Cl. 25 C No. 96 - 59 • Fax: 418 3050

Servicio a
todo el país

DIMAR COMPROMETIDA CON LA SEGURIDAD MARÍTIMA INTEGRAL

Contralmirante Jairo Javier Peña Gómez
Director General Marítimo



El concepto de seguridad integral es un concepto que ha venido madurando a lo largo del tiempo y que hoy por hoy el escenario internacional ha permitido desarrollarlo e implementarlo, con el único propósito de responder a los desafíos mundiales en general, pero básicamente y en esencia al desarrollo del sector marítimo.

Al hablar de seguridad integral y enmarcarse en nuestros intereses marítimos, ineludiblemente se tiene que hablar de seguridad marítima integral, concepto que la Dirección General Marítima, como Autoridad Marítima Nacional, viene desarrollando desde hace ya algunos años con el fin no solo de sustentar cada vez su accionar sino de demostrar a las innumerables instancias nacionales, que ésta más que una función, actividad o compromiso es un principio y que no se puede hablar de desarrollo, crecimiento económico, y libre comercio, si no se tiene en cuenta, el concepto de seguridad marítima integral.

Al hablar de seguridad marítima siempre será indiscutible la referencia a las naves, a sus sistemas eléctricos y electrónicos, a sus máquinas, sus comunicaciones, su construcción, en general, a su estructura. De igual manera, el concepto de seguridad en torno al buque abarca la gente de mar, y la importancia de ésta no solo por su nivel de conocimientos, sino por sus habilidades y competencias, que deberán ser demostradas periódicamente, con el fin de asegurar una idoneidad y por ende una garantía de que el transporte marítimo está siendo ejercido por personas altamente capacitadas, competentes y además de eso, gente a la que se le protege en términos sociales, pues si se recuerdan frases como *"que la profesión de marino es una de las más riesgosas"*, la respuesta internacional, nacional y normativa es que ésta profesión y éstos seres humanos, deben tener niveles de seguridad social y de prevención de la fatiga a bordo, que les brinde un bienestar que definitivamente se va a ver reflejado en términos de la operación de los buques.

Juegan papel importante también, las compañías, el apoyo en tierra, el involucramiento del usuario en la seguridad, pues el concepto de gestión estatal moderno, es incluyente y con el fin de buscar eficacia y concertación que beneficie al ciudadano, hace que en el caso colombiano, las compañías marítimas, gestoras y de apoyo para la operación de los buques,

deban tomar una posición más activa, en el sentido de contribuir al cometido general que se realiza en el mar.

Otra esfera de esa integralidad en la seguridad, es a través del control de tráfico marítimo, el saber exactamente cómo y cuál es la posición de los buques en las jurisdicciones nacionales, permite tener un conocimiento básico para tomar decisiones en el momento requerido en materia no solo de control sino de auxilio, búsqueda y rescate en casos de emergencia, sin olvidar la importancia y la trascendencia en términos de soberanía, que recoge el establecimiento y mantenimiento de las ayudas a la navegación, faros y boyas, así como los procesos que involucra la expedición y divulgación final de elementos de información para la seguridad marítima, como la cartografía en general y los avisos a los navegantes, entre otros.

La carga juega un papel también muy importante dentro del concepto de seguridad, pues en la manera en que ésta sea adecuadamente manejada, estibada y certificada, se disminuirán los accidentes, malos manejos e imprevistos a bordo de los buques.

En cuanto a la interacción existente entre el buque y el medio marino, se aprecia otra arista de la seguridad que es la prevención de la contaminación por buques. Es decir, todas aquellas medidas de prevención de contaminación y atención de emergencias producidas por los derrames de diferentes sustancias, que pueden ser entre otras, hidrocarburos, sustancias nocivas y potencialmente peligrosas o basuras, hacen que el esfuerzo por mantener la seguridad integral encuentre un soporte en materia de gestión.

Ahora, en lo que se refiere al concepto de protección, el cual como se sabe entró a jugar un papel preponderante después de expedirse el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, conocido como código PBIP, la seguridad y su definición nos permite entender un sentido más amplio, encaminado a lo que en las agendas internacionales se circunscribe al término *security*, y que lo entendemos en términos prácticos como una seguridad física. Sin embargo, en este aspecto de protección, vemos que no sólo se debe mirar al buque y su actividad, sino que es inminente mirar un todo, concebido por la interfaz buque – puerto, y siendo un poco más amplio, en la asimilación del concepto que concierne a la ciudad – puerto.

Después de haber hecho este somero recorrido de lo que se concibe hoy por hoy como seguridad marítima integral, y de entender que su nombre lo que hace es integrar diferentes enfoques y materias que cubren



la propia seguridad; es importante entender que la Autoridad Marítima Nacional, ha acuñado este término dentro de su política institucional y su plan de acción, con el fin de desarrollar la tesis de que debe existir ese equilibrio, entre la seguridad, el medio ambiente, el desarrollo económico y la protección, enmarcados dentro del concepto de la facilitación. En este sentido, la seguridad marítima integral tiene que ir de la mano con el equilibrio que debe reinar con la facilitación en los procesos, los tramites, los procedimientos regulares establecidos para permitir que los buques que lleguen y salgan de puerto cumplan con las normas mínimas establecidas, para prevenir al máximo incidentes de seguridad marítima, protección marítima y / o contaminación.

Así mismo, no se puede desconocer la importancia de proteger la actividad marítima, bajo una gestión de integralidad y entendiendo que ésta es garantía de competitividad para un País que está en permanente búsqueda de crecimiento y desarrollo económico.

La Autoridad Marítima Nacional de Colombia - DIMAR comprometida cada día con la seguridad marítima integral, hace importantes esfuerzos por superar la manera de ejecutar sus funciones de Estado Rector del Puerto y Estado de Abanderamiento, con el fin de garantizar un control administrativo, sustentado en verificaciones físicas que permitan evidenciar una seguridad integral en los mares colombianos, con procedimientos sistematizados y armónicos que permitan evitar y reducir al máximo los tramites, con funcionarios competentes bajo un esquema de cooperación con las diferente entidades del Estado, que permita una eficiente comunicación y un intercambio de información eficaz y preciso.

DIMAR está convencida, que con la aplicación de estas herramientas, se aporta a la competitividad del País y se contribuye a ser cada vez más atractivos para el comercio, el turismo y en fin para lograr elementos de diferenciación que en un mundo globalizado como el actual, exige más y más calidad en términos de seguridad. ■



GOBIERNO LANZA POLÍTICA PARA EL TEMA OCEÁNICO Y COSTERO

Secretaría Ejecutiva CCO



La necesidad de lograr una política pública para el tema oceánico y costero, en donde se incluyeran orientaciones o contenidos, instrumentos o mecanismos, definiciones o modificaciones institucionales, y la previsión de sus resultados, posibilitó que el Gobierno Nacional expidiera el Decreto 347 del 2000, a través del cual, creó la Comisión Colombiana del Océano (CCO), como ente encargado de "Proponer al Gobierno Nacional, la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros, para su administración y desarrollo sostenible" (literal a, Artículo 2o.). El primer esfuerzo por lograr el documento, bajo la coordinación del entonces Capitán de Navío Orlando Malaver Calderón, finalizó en un libro, escrito por el señor CN(r) Jaime Sánchez Cortés, titulado "Colombia y El Océano, Una visión prospectiva de cara al tercer milenio".

En el año 2002, se aprobaron por consenso de los miembros de la Comisión los Lineamientos de la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros (LPNOEC), bajo la gestión del Capitán de Navío Edgar Cabrera Luna, Secretario Ejecutivo de ese momento, estableciéndose así, como punto de partida para el diseño y adopción de la Política Nacional. A partir de entonces se comenzó a socializar mediante talleres y reuniones de comités intersectoriales, en donde se propusieron algunas actualizaciones y modificaciones.

En el año 2006 bajo la presidencia de la Comisión del Dr. Francisco Santos Calderón y con la coordinación del actual Secretario Ejecutivo de la CCO Capitán de Fragata Julián Augusto Reyna Moreno, se tomó la decisión de terminar la tarea impuesta. Es así como mediante acto administrativo del 27 de julio de 2006, se creó el Comité Nacional Interinstitucional de la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (CNI PNOEC).

El CNI PNOEC, operó como un órgano asesor de la CCO, a través de la Secretaría Ejecutiva, con el objetivo de formular y apoyar el posterior proceso de diseño y formulación

de la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC). Este Comité, lo constituyen 22 entidades del orden nacional (entre los que se encuentra LIMCOL), cuenta con alrededor de 55 funcionarios, organizados en cinco subcomités (Desarrollo Institucional, Desarrollo Económico, Desarrollo Territorial, Desarrollo del Espacio Oceánico y Costero, y Desarrollo Sociocultural).

De esta forma, bajo la coordinación de la Secretaría Ejecutiva de la CCO y con un esmerado esfuerzo conjunto, se logró finalizar el proceso de diseño y formulación de la PNOEC, y en reunión ordinaria, el primero de Julio del presente año, la CCO, aprobó la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros, la cual fue lanzada oficialmente el pasado 26 de julio, en la ciudad de Santa Marta, por el señor Vicepresidente de la República, Presidente de la Comisión Colombiana del Océano, como herramienta clave del Gobierno Nacional, para el desarrollo sostenible del océano y de los espacios costeros, definiendo así, además, los intereses marítimos de la Nación,

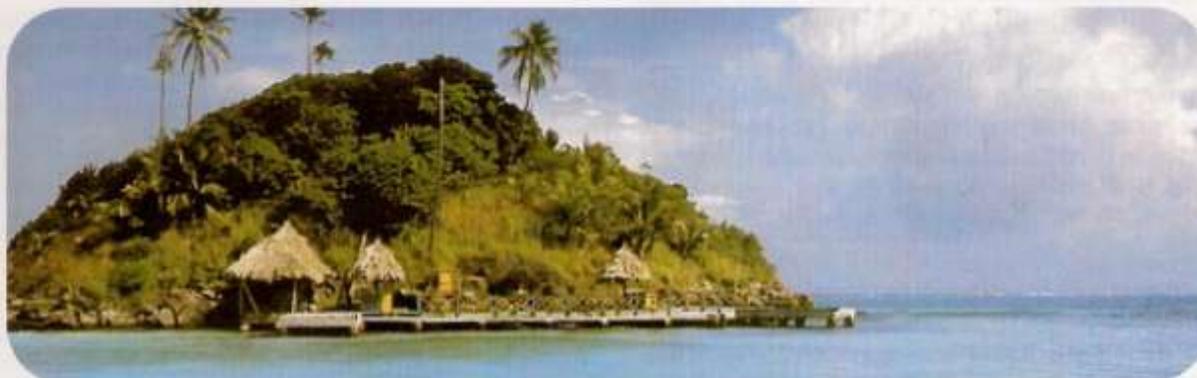
La PNOEC es entonces una política de Estado que articula políticas sectoriales y contenidos de los documentos Visión Colombia II Centenario y Plan Nacional de Desarrollo, con la cual se dota al país de un proyecto de trabajo a largo plazo, dentro del cual confluyen el desarrollo institucional, territorial, económico, ambiental y sociocultural, para hacer frente a los retos que impone el futuro.

Está estructurada en tres partes: la primera, define los Intereses Marítimos de la Nación, los Principios Orientadores y el Objetivo de la Política; la segunda, contempla como Aspectos Transversales los Asuntos Internacionales, los Asuntos Científicos, Tecnológicos y de Innovación, y los Aspectos Interinstitucionales; en la tercera, se proponen líneas de acción en las áreas temáticas de Desarrollo Institucional, Desarrollo Económico, Desarrollo Territorial, Desarrollo del Ambiente Oceánico y Costero, y Desarrollo Sociocultural. ■



“LA CONVEMAR, ELEMENTO CLAVE POR DESARROLLAR DE LA PNOEC”

CF. (r) Luis Edilberto Serrato Urrego



En los últimos años se han dado importantes pasos en la realidad nacional colombiana para tener una más profunda conciencia social sobre la importancia del mar y la zona costera que cumple de eslabón entre el océano y las áreas de tierra continental o insular, empezando por el litoral o costa y llegando, según condiciones geográficas, geomorfológicas, físicas, ambientales, económicas y sociales a cubrir grandes zonas dentro de un mismo Estado o a veces hasta la totalidad de su territorio, y a veces el territorio de varios Estados, de acuerdo a la compenetración en esa vida nacional o regional internacional de los temas marinos y marino-costeros en el quehacer de esas regiones o de esos pueblos.

La Política Nacional del Océano y Espacios Costeros, PNOEC, como se le denominó desde finales de los años noventa y a inicios del año 2000, ha sido uno de estos valiosos pasos, en particular al buscar armonizar e integrar conceptos, desarrollos teóricos, aplicaciones prácticas de manejo internacional, y políticas internacionales marítimas reguladas con instrumentos jurídicos internacionales vigentes a una aplicación real en la política exterior colombiana y en la política nacional, al igual que propender por que sean faro de las diversas actividades nacionales en estos campos y su proyección en el ámbito internacional.

Al revisar la actual conformación del documento de la PNOEC, se aprecia que se han dejado por fuera, al menos en el escrito seguramente no en el sentimiento ni en el análisis de quienes han colaborado en los últimos meses a concretar el documento de esta política, varios instrumentos jurídicos internacionales que son elementos claves por desarrollar en este instrumento que debe ser matriz de la continuación del desarrollo marítimo colombiano.

Tal es el caso, muy notorio, de la no integración de manera directa, clara y notoria de una posición del documento de la PNOEC, y por consiguiente de ella en su aplicación, de la decisión, de la postura, de la acción, de la política nacional de ratificar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar – CONVEMAR.

Después de participar desde el año 1973, y en reuniones previas a esa fecha, manteniendo durante los años comprendidos hasta 1982 una vigorosa, constante y destacada acción para consolidar en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar el documento final que constituyó el 10 de diciembre de 1982 la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar – CONVEMAR, Colombia por intermedio de sus Agentes Diplomáticos estampó su Firma de Compromiso en el acta Final de la Conferencia para dar vida jurídica inicial a la CONVEMAR, a la vez que en especial Firmó la naciente Convención, acción que hasta la fecha, es decir veinticinco años después nuestro amado país no ha completado como Estado en el compromiso de intención expresado en esa firma, llevándolo a un nivel de “verdadera Política Nacional del Océano y Espacios Costeros” a través del Acto de Ratificación, del más importante Instrumento Jurídico Internacional vigente, como el más valioso y completo desarrollado en el decurso evolutivo de la humanidad en nuestro hogar, el “Planeta Azul” por la grandeza de su Océano, llamado La Tierra, en que habitamos y del cual sus riquezas y potencialidades provenientes del mar son vastos requiriendo para su ordenado y regulado aprovechamiento, conservación, mejora y enriquecimiento aplicar la “Política Mundial del Océano y Espacios Costeros”, que es la CONVEMAR.

Entonces, cómo puede Colombia, a través de su política pública internacional y de su PNOEC desconocer está

realidad en los hechos, en la práctica legal, de planificación, de ordenamiento, de aplicación de indicadores y medidas aprobadas dentro de la CONVEMAR como marco general y como directrices regulatorias de múltiples temas marítimo-costeros que en su manejo en el esquema de esta Convención, de esta "Ley Universal del Mar" son una Política Internacional Marítima y una regulación de las relaciones entre Estados para el aprovechamiento y conservación del Mar como recurso de la humanidad, y de los recursos que contiene el mar en sus aguas y en su contenedor, la plataforma continental, además de los espacios aéreos que en su conceptualización le son propios al Estado Ribereño con "Derechos Soberanos Absolutos y/o Accesorios" sobre las franjas de Mar de Aguas Interiores, Mar territorial, Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva, Plataforma Continental, espacio Aéreo sobre estas franjas y los mares adyacentes a sus aguas marítimas jurisdiccionales como al sentido y manejo de la condición de "Patrimonio Común de la Humanidad" que se le asigne en la CONVEMAR a los Fondos Marinos y Oceánicos a lo largo y ancho del mar fuera de los citados espacios marítimos jurisdiccionales

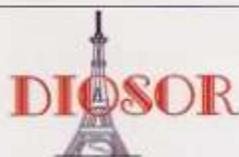
Hoy en día, son múltiples las Organizaciones Regionales Internacionales de Ordenamiento Pesquero, denominadas OROPs (o RFMOs, en inglés) que han ido desarrollando, principios, normas y postulados de la CONVEMAR, como posición de sus Estados Partes una regulación sobre los recursos y pesquerías marítimas despejando ese sentido de cosa de nadie "Res Nullius" que algunos escritores sobre temas marinos y varios Estados con ventajas económicas y tecnológicas en la explotación y estudio de los recursos marinos quisieron imponer, en su beneficio y desmejora de las oportunidades y potencialidades de aprovechamiento de recursos por los estados ribereños y por aquellos de menor

desarrollo científico y económico para emprender empresas de estudio y explotación del medio marino.

Por ello, la sensación actual y la vivencia real es que un país como Colombia para tener una PNOEC debe ser Estado Parte de la CONVEMAR, efecto legal internacional y nacional para lo cual debe ratificarla, y alinear la PNOEC en torno a los principios, normas, propuestas, esquemas y desarrollos normativos que genera la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Desde las regulaciones sobre espacios marítimos jurisdiccionales, que queden plasmados en nuestro derecho positivo, y en su aplicación real a nivel nacional e internacional, pasando por las regulaciones en delimitación de fronteras marítimas, prevención de la contaminación marina, recursos vivos, pesca, aprovechamiento de los recursos de la plataforma continental, estudio y participación en la explotación de los recursos de los Fondos Marinos, normatividad sobre la navegación marítima (hasta en aguas congeladas, Antártica para los intereses nacionales) y los buques, llegando a participar en la Empresa de Exploración, asignación y explotación de los recursos de los Fondos Marinos, y en su Autoridad, como en el Tribunal del Mar y en los esquemas regionales internacionales que se desprenden del marco de la CONVEMAR llevando a generar una "cultura marítima" desde el ámbito de la Norma Internacional Marítima que en su aceptación internacional por ciento cincuenta y cinco (155) Estados produce un nivel de convivencia, de validez, de aplicación y de integración en las actividades marítimas y costeras relacionadas que se acepta como una "cultura marítima internacional básica" para relacionarse con el Mar.

Es necesario Ratificar la CONVEMAR y tener esta herramienta clave en temas y asuntos marítimos como parte de la PNOEC. ■



CONFECCIONES Y BORDADOS

DIOSOR

Especialidad en bordados computarizados
 Producciones de bordados en todo tipo de material
 Confección de Gorras Camisetas Escudos Logotipos
 Emblemas Gallardetes Banderas de lujo e Intemperie
 Blusas Insignias Militares y de Empresas Particulares

Carrera 60 N° 8 87 / 91 Telefax: 2907780
 e-mail: diosor@hotmail.com
 Bogotá, D.C.

RESUMEN BÁSICO DE ASPECTOS DE DRAGADO RELACIONADOS CON LOS CANALES DE ACCESO A LOS PUERTOS DE SERVICIO PÚBLICO EN COLOMBIA

Manuel Campos García
Asesor Portuario Ministerio de Transporte

El Gobierno Nacional es consciente de la necesidad de ofrecer accesos marítimos y terrestres sin restricción a la mercancía de exportación e importación en Colombia, razón por la cual viene promoviendo los esquemas de Concesión para construcción y mantenimiento de las Dobles Calzadas entre los principales centros de producción y consumo y los principales puertos del país.

Considera igualmente importante llevar a cabo la ampliación y mantenimiento de los canales de acceso marítimo a los Terminales Portuarios de Servicio Público, priorizando en este caso los dragados de profundización de los Canales de Acceso a los Puertos Públicos de Barranquilla, Cartagena, Buenaventura y Tumaco.

Debido a los altos costos financieros y a los impactos ambientales que tienen los procesos de dragado, y a la posibilidad de optimizar los recursos invertidos en estos mediante la implementación de herramientas de monitoreo, predicción y control del sedimento, el Gobierno Nacional incorporará dentro de sus políticas de mejoramiento de acceso a los puertos el componente de análisis de comportamiento hidráulico.

Se deberá monitorear con especial cuidado el comportamiento de los mencionados canales, con miras a optimizar la contratación de obras hidráulicas y/o dragados de mantenimiento, dando prioridad a las primeras por su carácter economizador de recursos a mediano y largo plazo.

DRAGADO DE CANALES DE ACCESO PÚBLICO EN CABEZA DE CONCESIONARIOS PORTUARIOS

Se identificarán los impactos que pueda tener dentro del esquema operativo y económico el hecho de trasladar la totalidad o parte de los trabajos de dragado de mantenimiento y profundización de los canales de acceso público.

La Ley 1era de 1991 mencionaba la posibilidad de asumir estos trabajos mediante la figura "Obras de beneficio común", que hasta la fecha no ha sido utilizada ampliamente en dragados.

ACTUALIZACIÓN PLANES Y OBRAS DE DRAGADO A CANALES DE ACCESO A PUERTOS PÚBLICOS

BARRANQUILLA

Se está llevando a cabo desde el último trimestre de 2006, la construcción de una batería de 5 espolones en el sector Isla 1972-Las Flores y un dique Guía, un dique de Cierre y un espolón en el sector Bocas de Ceniza. Este conjunto de obras permitirá la canalización del caudal del Río Magdalena, incrementando la velocidad de la corriente en los sectores mencionados, que hasta ahora eran históricamente reconocidos por ser los de mayor sedimentación.

Según se confirmó en los modelos hidráulicos y se ha reconfirmado en la zona de influencia de los sectores de obra ya terminados, estos trabajos permitirán obtener una profundidad permanente superior a 10.5 metros en todos los meses del año.

Se debe monitorear el comportamiento del canal mediante batimetrías y el comportamiento de los taludes, los muelles y las riberas en los sectores de influencia de las obras hidráulicas.

CARTAGENA

El dragado de profundización del Canal de Acceso mediante corte en el sector Bocachica fue llevado a cabo parcialmente quedando con restricción en ancho. El INVIAS actualmente adelanta el proceso de contratación del dragado del ancho adicional para permitir el arribo seguro de motonaves de la manga y calado requeridos en el futuro próximo, una vez se amplíe el Canal de Panamá. A septiembre 2007 se contaba en caja con un presupuesto de \$ 11.702 millones de pesos.



Esta obra beneficia a los terminales de servicio público como SPRC Muelles El Bosque SPR Mamonal, Dique, adicionalmente a los de servicio privado Ecopetrol, Argos, Exxon y Base Naval Cartagena.

BUENAVENTURA

El dragado de profundización general del Canal de Acceso con énfasis en el corte de las limitantes sector boyas 31 a 34 sirvió para aumentar la profundidad limitante de 8.9 anterior a 12.5m para el sector Bahía Interna. El ancho del canal en este sector cumple con las normas técnicas. Queda pendiente por confirmar la profundidad final a la que se dragará el sector Bahía Externa, inicialmente contratada para 10.5m.

Debido a la profundidad diferencial entre sectores, se deberá monitorear el comportamiento hidráulico de la bahía con esta nueva obra debido a la inestabilidad del terreno y el aporte de sedimento de los ríos

Dagua, Anchicaya y Raposo, que entregan sus aguas a la bahía en Dirección perpendicular a la de flujo y reflujo de mareas del canal recién dragado.

TUMACO

El Instituto Nacional de Vías lleva a cabo en este momento el proceso de contratación del dragado de mantenimiento del Canal de Acceso al Puerto de Tumaco con un presupuesto asignado de 1.969 millones de pesos.

Esta obra permitirá retomar las condiciones de diseño del canal, después de varios años durante los cuales ha sido objeto de sedimentación por deriva litoral y otros fenómenos. Debido al comportamiento confirmado en el sector de "la Barra" y a los costos crecientes de dragado del canal, se llevará una propuesta a Ministerio de Transporte – DIMAR – CCCP con el fin de implementar una solución inteligente y definitiva. ■



MAN Ferrostaal, una compañía del grupo MAN, es un proveedor internacional de servicios industriales. En el segmento de *Proyectos y Contratación*, MAN Ferrostaal se concentra en la construcción de plantas industriales, buques y manejo de transacciones de offset.

En el segmento de *Servicios y Logística*, MAN Ferrostaal es el socio en ventas distribución y servicios para los fabricantes de maquinaria en los sectores de transporte, tráfico, impresión, empaque y maquinaria especial.

MAN Ferrostaal también provee una amplia gama de servicios que incluyen ventas y suministros en los sectores de aceros e industria automotriz.

MAN Ferrostaal de Colombia Ltda., ha participado por más de 50 años en el desarrollo del país y representa diferentes firmas, principalmente alemanas, en los campos de aceros, equipos y repuestos para comunicaciones, navales, empaques, motores diesel, artes graficas, bombas hidráulicas, válvulas, actuadores etc.



Welcome
to Ferrostaal.

Turning Ideas
into Reality

Siguiendo nuestro slogan corporativo
"TURNING IDEAS INTO REALITY"
Ofrecemos a nuestros clientes un portafolio completo de servicios y lo ajustamos a las necesidades específicas de nuestros socios de negocio. Queremos crear un ambiente de mutuo beneficio para nuestros clientes y proveedores.

MAN FERROSTAAL DE COLOMBIA LTDA
EDIFICIO WORLD BUSINESS PORT
Carrera 69 No. 25 B 44 Oficina 501
Tel: (+571) 401 13 00
Fax: (+571) 416 54 47

DUEÑOS DE CARGA ... AL AGUA

Guillermo Solano, Gerente Navesco

Si hacemos un somero análisis del mercado de los fletes marítimos internacionales de los últimos 15 años en Colombia podemos determinar tres etapas importantes, a saber:

Del año 91 al 95 vino la agonía de las navieras nacionales ante la política aperturista que impidió competir con las navieras extranjeras. Esto conllevó a la desaparición total de la industria naviera del país hasta llegar a la alarmante cifra: hoy menos del 1% de la carga que genera el país tanto de importación como de exportación, es transportada por nacionales. Fue una época de tensión y continuos roces entre usuarios y navieros, hasta que el gobierno de turno apoyó la apertura dando vía libre a todas las navieras extranjeras.

Del año 96 al 2002 ; en este periodo podemos decir que los usuarios se vieron favorecidos por la variedad de navieras y la competencia abierta que permitió obtener tarifas muy competitivas. Fue una época gloriosa para los usuarios.

Del 2002 a la fecha, la situación ha empezado a cambiar en forma desfavorable para los usuarios donde el servicio claramente ha empezado a desmejorar y a ser cada vez más escaso en frecuencia y más alto en precios.

Vamos a detenernos en esta tercera etapa y a analizarla con mayor atención. En verdad los usuarios han empezado a verse perjudicados principalmente por los siguientes acontecimientos entre otros:

Tiempos de entrega mucho más largos, por cuanto sus mercancías son llevadas a sitios de trasbordos y desde allí transportadas a su destino final. A manera de ejemplo podemos citar, si un usuario quiere llevar su carga a Puerto Rico. La carga debe ir a Miami o Panamá para ser trasbordada y la línea ofrece entre 13 a 18 días hasta su destino final. La navegación directa a Puerto Rico es de tan solo 2,5 días. Las industrias y los comerciantes de hoy no permiten tránsitos tan largos teniendo en cuenta la necesidad de facturar lo antes posible en el caso de la exportación, o de tener los inventarios bajos en el caso de las importaciones. El largo tránsito afecta de forma directa el flujo de caja, los costos de producción.

Carga que se deja en los puertos. Aunque siempre nos han enseñado que Colombia está en un punto estratégico del mundo, esto no es tan cierto en el caso marítimo. Al ser una recalada intermedia cuando

los buques de norte a sur o viceversa, usualmente ya vienen llenos o sus cupos parcialmente comprometidos. Hay una alta posibilidad que la carga sea dejada en el puerto y deba esperar por futuras recaladas.

La globalización del sector marítimo sin duda ha tenido un impacto sobre las tarifas. Son muy pocas compañías navieras a nivel mundial que tienen el control total del mercado. Hoy el usuario colombiano se ha quedado sin la posibilidad de negociar. Las tarifas son impuestas al igual que recargos adicionales cuya explicación en varias oportunidades son difíciles de entender.

Sencillamente se aceptan sin tener la capacidad de refutarlas.

La dificultad de recobrar reclamos ante daños de carga, por las distintas legislaciones que cubre el conocimiento de embarque, hacen que el naviero extranjero fácilmente se pueda exonerar de responsabilidad.

Pero la situación hacia el futuro la vemos complicarse aún más para los usuarios. Sin duda el mundo está en una explosión de negocios que se ve reflejado en el crecimiento económico del mundo calculado en un 5% para este año. Aunque es difícil

calcular el aumento de carga que se generará por este crecimiento y no se tiene una cifra al menos aproximada, lo que sí se puede decir es que se empieza a romper el equilibrio entre oferta y demanda, al haber más carga para menos buques.

Es curioso también analizar cómo entre el 2004 y 2006 han entrado al mercado alrededor de 50 millones de toneladas de capacidad por las entregas de nuevas construcciones de buques, en especial en el 2006 donde entraron 22 millones. El mercado de carga sencillamente absorbió este tonelaje de inmediato y por el contrario los buques siguen siendo escasos, lo que ha ocasionado un impacto importante en los fletes. En otras palabras en vez de bajar los fletes con este aumento de capacidad, sucedió todo lo contrario.

Los armadores en los últimos años han tratado de mantener sus buques así sean viejos por cuanto el mercado de fletes es muy atractivo. Pero ya entrado el 2007 han venido mayores demoliciones sencillamente porque en las unidades ya es difícil operarlas y porque las regulaciones internacionales cada día son más exigentes en procura de la defensa del medio ambiente. Esto sin duda empeorará la situación al suprimir más unidades en el mercado.



El aumento de carga también se verá reflejado por la multiplicidad de acuerdos internacionales, tanto bilaterales como regionales, que permitirán que los bienes de otros países sean más económicos adquirirlos que los producidos internamente en cada nación. El intercambio será mayor sin duda. No sobra mencionar que el 93% del comercio internacional se mueve por mar.

Un componente importante en todo este escenario es sin duda el crecimiento de China. En todo caso apostarle a una desaceleración de la economía China es bastante improbable en especial por el crecimiento sostenido de los últimos años. Por ello no consideramos que se prevea una disminución de carga por el fenómeno China, de venir una desaceleración en China, no olvidemos que hay también otros como India y Korea que vienen empujando.

Ante este lamentable escenario no queda otra que el país **REACCIONE** con fuerza y logremos esquemas de transportes marítimos locales. Llegó la hora de sentarnos: Estado, Usuarios y Navieros e iniciar una nueva etapa. Se acabaron las diferencias del pasado y es menester empezar a generar ideas. Las crisis son importantes porque de ellas se aprende. Las navieras nacen de una necesidad de transporte a unos costos razonables. Las navieras nacen de la carga; no nacen por sí mismas. Por ello los dueños de carga son tan importantes en toda esta cadena, son los principales actores, por que es a ellos a quienes se les va a satisfacer sus necesidades de transporte, que son al final las exigencias del país.

Los Usuarios que tengan un volumen importante y una regularidad (hay varios detectados tanto en las rutas al sur como al norte) estarán encargados de dar la base para cada un determinado destino, que al menos sostenga los costos o arroje una leve pérdida. A partir de allí se unirán los usuarios de menos volumen y que tienen menor capacidad de negociación, allí estará la utilidad de la ruta. Sin duda habrá un diferencial de tarifas por el volumen mismo entre grandes Usuarios y los de menor capacidad.

El Estado por su parte será el gran promotor de la idea sin que esto signifique erogación de dineros. Será un promulgador de la idea y será quien sirva de monitor entre usuarios y navieros. Así mismo podrá asumir la posición de Usuario en los casos en que controle su propia carga como lo puede ser en el caso de ECOPETROL. El Estado así mismo tendrá la obligación de revisar con mucho cuidado el concepto de **RECIPROCIDAD**. No es posible que otras navieras de diferentes nacionalidades entren al país, cuando en esos países no le es posible trabajar a las navieras nacionales.



Los navieros locales tendrán la responsabilidad de crear esquemas competitivos y con una frecuencia a la medida de las necesidades del país.

Está también obligado a buscar otras fuentes de ingreso mediante la consecución de otras rutas en el Caribe así sea entre terceros países. No se puede pensar en crecimiento solamente dedicados en el país.

Hay que tener mentalidad globalizada que no es sencillamente ver como los extranjeros compran nuestras empresas por un puñado de dólares, sino como ingresamos nosotros a sus mercados. Están también en la obligación de conseguir las unidades precisas para el tráfico, ya sea bajo la adquisición o construcción mediante figuras financieras que hay un sin número de alternativas en especial en la banca internacional, o mediante unidades fletadas. Los contratos de transporte con los Usuarios deben ser suficiente garantía para las entidades financieras para lograr los préstamos. Tal como se ve en la banca internacional. Los navieros están en capacidad de crear esquemas al largo plazo que garanticen un flete que perdure en el tiempo.

Dejo a Ustedes estas inquietudes bajo el entendido que el que tiene **LA CARGA TIENE EL PODER**, y debe utilizar su capacidad para crear esquemas de transporte en compañía de navieros locales. De no ser así, seguirá sometido a lo que las condiciones actuales y futuras del mercado le impongan, atropellado sin ninguna consideración.

Por lo tanto DUEÑOS DE CARGA... AL AGUA

- Asistencias en Puerto
- Remolques y Transportes Marinos
- Rescates y Salvamentos
- Control de Incendios, Derrames y Contaminación
- Operación de Puertos Carboneros y Petroleros



WWW.INTERTUG.COM



Oficinas Corporativas:
 Calle 9 # 80-45/61 Of. 302
 Tel: +57(1)235-7477
 Bogotá - Colombia

Oficinas Comerciales:
 Ave. Miramar # 23-05
 Cartagena - Colombia
 Tel: +57(5)660-9328
 e-mail: comercial@intertug.com

GESTIÓN AMBIENTAL MARINO-COSTERA EN COLOMBIA

Vladimir Puentes, Asesor Ministerio de MVDT
Diana del Pilar Medina
Milena Hernández

En el marco de la Política Nacional Ambiental para los Espacios Oceánicos y las Zonas Costeras e Insulares de Colombia (PNAEOZCI) (Minambiente, 2001), el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (MAVDT) realiza su gestión ambiental propendiendo por el cumplimiento de las estrategias, programas, metas y acciones ambientales en los 3000 Km. de litorales (Caribe y Pacífico), aguas jurisdiccionales y sistemas insulares. En estos lugares se encuentran ecosistemas con un alto valor ecológico en biodiversidad dignos de ser conservados, que además ofrecen una variedad de recursos, que aprovechados de manera sostenible, aseguran un sustento a la población y generan divisas para el país.



La gestión ambiental marino-costera del MAVDT ha incluido la adopción de una serie de convenciones y tratados internacionales como el Convenio de Cartagena para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino de la Región del Gran Caribe, el Protocolo de Cooperación por Derrame de Hidrocarburos, la Convención relativa a los Humedales de Importancia Internacional RAMSAR, el Protocolo para la Protección del Pacífico Sudeste contra la Contaminación proveniente de Fuentes Terrestres, el Protocolo relativo a las Áreas y a la Flora y Fauna Silvestre especialmente Protegidas del Convenio para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino en la Región del Gran Caribe, y el Convenio sobre Diversidad Biológica mediante el cual se establece a las Áreas Marinas Protegidas (AMP) como un instrumento para el desarrollo de los ecosistemas marinos y costeros. En el marco de este último, existen actualmente el AMP de los Archipiélagos del Rosario y San Bernardo y las AMP declaradas dentro de la Reserva de la Biosfera SEAFLOWER en el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Colombia también hace parte de la Convención Internacional para la Protección de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres –CITES–, la cual se ha implementado con la ayuda del Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras “José Benito Vives de Andreis”

–INVEMAR–. CITES incluye en sus apéndices 82 especies de corales duros, 9 especies de corales negros reportadas para Colombia, el Caracol Pala, el tiburón blanco (de dudosa distribución en nuestro país), la ballena jorobada del Pacífico, y las diferentes especies de tortugas marinas (Reyes & Santodomingo, 2002; CITES, 2007; documento en línea). De igual manera, el MAVDT se encuentra participando activamente en el proceso para la incorporación de Colombia a la Comisión Ballenera Internacional, y a la Comisión Interamericana del Atún Tropical –CIAT–.

En la zona costera, los manglares son uno de los ecosistemas estratégicos identificados en la PNAEOZCI

sobre los cuales el MAVDT ha venido realizando gestiones para fortalecer acciones de ordenación, conservación y restauración. La actividad se ha centrado en el diagnóstico y zonificación de las zonas de manglar del país por parte de las Corporaciones Autónomas Regionales –CARs– y las Corporaciones de Desarrollo Sostenible, con el fin de regular el aumento de su aprovechamiento, frenar su acelerado deterioro e incorporarlos a los planes de ordenamiento territorial, en el marco del Programa para el Uso Sostenible, Manejo y Conservación de los Ecosistemas de Manglar en Colombia (Minambiente, 2002). Por otra

parte, se viene trabajando en los planes de manejo de las Unidades Ambientales Costeras (UAC) de las regiones integrales de planificación y ordenamiento ambiental territorial que se establecieron en la PNAEOZCI con el fin de establecer un ordenamiento nacional ambiental a estas regiones.

En el tema de recursos hidrobiológicos, el MAVDT viene participando activamente en el Comité Ejecutivo para la Pesca, junto con el Instituto Colombiano de Desarrollo Rural –INCODER– y el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, en el proceso de identificación de las especies y el establecimiento de cuotas globales de pesca, además de coliderar el proceso de formulación del Plan de Acción Nacional de Tiburones, promover la formulación de un Plan de Acción Nacional para Caracol Pala e iniciar la concertación del plan nacional para la conservación y protección de las especies migratorias, entre las cuales se encuentran algunas marinas.

En este orden de ideas, el MAVDT pretende continuar trabajando en la consolidación y mejoramiento de las estrategias de gestión ambiental, ampliando su participación en el territorio nacional marino y costero.

Referencias

CITES, 2007. Apéndices I, II y III. En línea: < <http://www.cites.org/esp/app/s-appendices.pdf> >

MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE, 2001. Política Nacional Ambiental para el Desarrollo Sostenible de los Espacios Oceánicos y las Zonas Costeras e Insulares de Colombia. Bogotá. 95p.

MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE, 2002. Uso sostenible, manejo y conservación de los ecosistemas de Manglar en Colombia. 61p.

Reyes, J., y Santodomingo, N. 2002. Manual de identificación CITES de Invertebrados Marinos de Colombia. Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras José Benito Vives de Andreis. – INVEMAR. Santa Marta. 99p. ■

LA APLICACIÓN DEL CONCEPTO DESARROLLO SOSTENIBLE EN LAS ZONAS COSTERAS

Ing. MSc. Camilo Botero S.



Seguramente todos hemos escuchado hablar del desarrollo sostenible, en la prensa, en los estudios técnicos, en las manifestaciones de ecologistas. Expertos y novatos usan el término de manera indiscriminada, muchas veces incluso con significados contrarios. Sin embargo, hay una única definición del término "desarrollo sostenible".

Más que una definición universal, lo que existe es una definición oficial o institucionalmente reconocida. Esta definición se desprende de una rápida evolución de la conciencia ambiental de gobiernos y ciudadanos, ambos preocupados por un futuro que se presenta incierto y hasta tenebroso. Pero revisemos en mayor detalle como fue esta evolución del ambientalismo.

Después de la Segunda Guerra Mundial, el mundo empezó una nueva etapa de rápido crecimiento y desarrollo tecnológico, soportado principalmente en los recursos naturales renovables y no renovables. Países como Estados Unidos, Japón o la Europa Occidental, aumentaron significativamente su calidad de vida y economía, sin reparar en el agotamiento de los recursos que estaban degradando o acabando para lograrlo.

Fue así como a finales de los años 60 se produjo una grave crisis energética, que obligó a los gobiernos a voltear la cara hacia el tema ambiental. En consecuencia, en 1972 se realiza en Estocolmo la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano, marcando el punto de partida para la adopción del desarrollo sostenible como modelo de crecimiento humano.

No fue sino hasta mediados de los años 80, casi 20 años después, que la Comisión Brundtland define por primera vez el término "Desarrollo Sostenible". Esta comisión realizó una detallada evaluación del estado del ambiente global y de la tendencia de desarrollo del último siglo, llegando a la conclusión que el modelo existente agotaba los recursos naturales hasta niveles de no recuperación.

Por tanto, recomendó cambiar el modelo de desarrollo y adoptar uno más centrado en el aseguramiento de un medio ambiente sano para las generaciones futuras.

En 1992 se presenta el gran punto de inflexión en la adopción del desarrollo sostenible como modelo, por la realización en Brasil de la Convención de las Naciones Unidas para el Desarrollo y el Medio Ambiente, más conocida como Declaración de Río /92. Es a partir de esta reunión de Jefes de Estado que se decide adoptar el Desarrollo Sostenible como modelo de crecimiento económico y social de las naciones del mundo. De esta misma convención surgió la Agenda 21 como hoja de ruta de los países para reducir los niveles de degradación ambiental derivados del crecimiento económico.

Aunque los avances en el tema ambiental a partir de la Declaración de Río /92 han sido muchos, se destaca la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible, realizada en Johannesburgo, Sur África, comúnmente conocida como Río+10. También se debe destacar las Metas del Milenio, un grupo de grandes objetivos que los países se comprometieron a cumplir en el corto y mediano plazo.

Componentes del Desarrollo Sostenible

Con el objeto de comprender en su totalidad el concepto de Desarrollo Sostenible, vamos a revisar los elementos de este modelo. En principio contamos con una base ambiental, es decir aquella parte del desarrollo que esta ligada al aprovechamiento y conservación de los recursos naturales.

Los recursos naturales son la base de la riqueza de los países, pues con ellos comienza la cadena de producción que termina en bienes mercadeables y generación de utilidades económicas. Sin embargo los recursos no son infinitos, tienen límites de aprovechamiento y niveles de tolerancia a la acción humana, principalmente lo que conocemos como contaminación.



Por tanto, para que exista un desarrollo sostenible, se debe limitar el crecimiento económico y social a niveles menores que los umbrales de aprovechamiento y recuperación de estos recursos naturales. Cuando un gobierno se compromete a seguir el modelo de desarrollo sostenible, se está comprometiendo a evaluar el estado de sus recursos naturales y a planificar su uso. Igualmente se compromete a regular sus actividades productivas para que los niveles de contaminación no afecten irreversiblemente el ambiente.

Pero el desarrollo sostenible no es un modelo ambientalista solamente, como algunos piensan. El desarrollo sostenible tiene también una cara social. Se reconoce dentro de este modelo que el ser humano es tan importante como el ambiente natural, por lo cual debe dirigirse el desarrollo también hacia la mejora de la calidad de vida de las personas.

Es así que las acciones que se tomen dentro del modelo de desarrollo sostenible deben asegurar que sus resultados se reflejarán en mejores condiciones para la poblaciones humanas, entendido esto como mejor acceso a las necesidades básicas (agua potable, electricidad, servicios sanitarios), equidad en la repartición de la riqueza e igualdad de oportunidades. En consecuencia, una política gubernamental que no incluye este componente social, no está siguiendo el compromiso de buscar un desarrollo sostenible.

Por último tenemos la cara económica del desarrollo sostenible. La generación de riqueza es el objetivo central del capitalismo, como sistema económico imperante, por tanto no se concibe un desarrollo sin un crecimiento de las utilidades generadas por el sistema productivo. Esto se explica en base a que con este margen de ganancias se podrán llevar a cabo las acciones para asegurar la mejora de la calidad de vida de las poblaciones y la protección ambiental.

Estas tres caras del desarrollo sostenible, la ambiental, la social y la económica, se encuentran inmersas en un marco general responsable que el crecimiento sea coordinado, es decir, el marco institucional. Cuando se habla de lo institucional no se circunscribe únicamente a lo legal o lo público, sino que incluye todo aquello que sea formalmente reconocido al nivel de institución y que colabore en esta meta de coordinar los tres tipos de desarrollo.

Aquí entra el trabajo del ciudadano común, de las organizaciones ambientalistas y de Derechos Humanos, de los grupos indígenas, de las asociaciones comunitarias, en resumen, de todos aquellos grupos humanos que reconozcan que no es más importante lo económico que lo social, ni lo social que lo ambiental, sino que cada uno tiene su función en el desarrollo.

En consecuencia, el desarrollo sostenible busca que las generaciones futuras tengan un ambiente sano, como el que siempre había existido, con unas condiciones de vida iguales o mejores que las actuales, manteniendo los niveles de crecimiento económico que soporten este desarrollo.

Manejo Integrado Costero como aplicación del Desarrollo Sostenible en los litorales

Finalmente llegamos al territorio que nos reúne en esta revista, los mares y costas. Siempre nos recuerdan que el 50% de la población humana vive a menos de 50 km de la costa, con lo cual la presión sobre los ecosistemas marinos y costeros es muy alta. También se repite frecuentemente que las tendencias de crecimiento poblacional en las áreas litorales aumentarán en el futuro, pues el mar es cada día más atractivo para el hombre.

Pero las zonas costeras, entendidas como esa estrecha franja en la cual el mar tiene efecto sobre la tierra, y esta sobre aquel, tiene particularidades a considerar antes de aplicar cualquier modelo de desarrollo. Inicialmente encontramos que tiene límites difíciles de definir, pues cada actor tiene una visión costera distinta, por ejemplo mientras para la autoridad marítima la zona costera son las áreas de bajamar, para ciertas comunidades la costa llega hasta cientos de kilómetros río arriba. Otro aspecto relevante es la dinámica natural de las costas. No es lo mismo planear el desarrollo en un medio estático, con flujos lineales y relativamente simple comprensión, que en un medio donde los cambios se producen en frecuencias desde segundos hasta años, en flujos multidireccionales y casi imprevisibles. Un ejemplo claro es comparar la ruta que tomará un contaminante que es vertido a un río, que tiene un curso estable, con ese mismo contaminante vertido en una zona de la costa, donde la trayectoria que seguirá es desconocida. Otro aspecto relevante en



las costas es su múltiple uso. Por ejemplo en una misma área de playa o acantilado se pueden desarrollar simultáneamente varias actividades, como la pesca, el turismo y la minería. Estos múltiples usos crean conflictos si no se organizan las actividades a llevar a cabo y con base en los criterios de equidad que establece el modelo de desarrollo sostenible.

Es así que la Agenda 21 incluye el capítulo 17 como apartado exclusivo para la aplicación del desarrollo sostenible en las costas. Allí se exponen varios principios y lineamientos para llevar el desarrollo de las zonas costeras hacia la sostenibilidad ambiental, social y económica, a través del Manejo Integrado Costero. Aunque el concepto del MIC es previo a la Agenda 21, se oficializa a partir de la adopción por los países de esta agenda.

En términos generales, el manejo integrado costero se resume en la aplicación del modelo de desarrollo sostenible, teniendo en cuenta las particularidades de la costa. Es un arreglo institucional que busca unir los intereses de todos los actores de las zonas costeras, para que compartan sus ideas de desarrollo en forma coordinada y en un marco de integración.

La integración sin embargo no es un asunto sencillo, quizá es el más complejo en el estado actual de la ciencia, pues los arreglos institucionales actuales, como las leyes y entidades públicas, no están preparadas para la dinámica de las zonas costeras, que requieren instrumentos de gestión ágiles y específicos para cada caso. Todavía es necesario diseñar mecanismos para que los diferentes sectores costeros y marinos hablen el mismo lenguaje, o al menos entiendan el del otro, de manera

que puedan ceder parte de sus intereses para el bien común.

También es necesario que la toma de decisiones y la planificación pase del actual sistema en cascada, el cual cae desde el sistema central a las regiones, a un sistema de abajo para arriba, en el cual las iniciativas de desarrollo surgen de las mismas comunidades que las van a aplicar.

Esta múltiple coordinación, entonces, requiere también de expertos con habilidades de traducción entre estos niveles, expertos que puedan hablar con el científico y el político, con el pescador y el ministro, llevando las ideas de unos a otros y viceversa.

Una vez que exista la integración de información y la coordinación entre instituciones, con base en las particularidades del territorio costero, será más factible la aplicación del desarrollo sostenible en las áreas litorales. Mientras tanto las políticas nacionales seguirán siendo buenas intenciones de los niveles centrales, pero alejadas de la real aplicación en las comunidades costeras.

Es así, por tanto, que el Manejo Integrado Costero debe ser entendido como un tema de relevancia en las acciones de desarrollo que emprendan los países en sus zonas costeras, buscando que el avance científico y tecnológico en esta área produzca las herramientas e instrumentos que aseguren un ambiente sano, con calidad de vida y crecimiento económico, para las generaciones futuras. ■

Colombia

COTECMAR

Planta Maternal
Zona Industrial Maternal Km 9
Departamento Comercial 57 5 885267
Jef.ver@cotecmar.com
Jef.com@cotecmar.com

CALIDAD A TIEMPO

Soluciones Avanzadas para la Industria Naval, Marítima y Fluvial.

Somos especialistas en las áreas de diseño, Construcción, reparación, y mantenimiento de todo tipo de motonaves, artefactos marítimos y fluviales.

Planta Bocagrande
Av. San Martín-San Nueva/ARC "Bolívar"
Departamento Comercial 57 5 8590452
jrcm@cotecmar.com
jvrb@cotecmar.com

www.cotecmar.com

COMO CUANTIFICAR LOS COSTOS AMBIENTALES

*Ingeniero Naval José Guillermo Páez Sánchez
Especialista en Planeación Ambiental y Administración de Recursos Naturales*

En los países desarrollados hay gran preocupación por los costos ecológicos de los procesos de producción y consumo. Los países en desarrollo perciben los efectos perjudiciales de estos mismos procesos y la degradación ambiental producida por los crecimientos urbanísticos, la explotación abusiva de los recursos y la carencia de apoyo a los servicios de control de la contaminación medioambiental. Se adquieren nuevos conocimientos sobre las relaciones entre los factores sociales y físicos del medio, aunque aún no se consideran holísticos. Cada vez se hace más evidente la interdependencia del desarrollo socio-económico con la sostenibilidad y con un nivel más alto de salud entendido este como la ampliación del saneamiento básico para mejorar la calidad de vida. Cada vez se reconoce con mayor evidencia que para resolver los problemas que acarrea la contaminación del medio es necesario un mejor conocimiento. Al mismo tiempo se reconoce que se tienen que aplicar los conocimientos ya adquiridos por el hombre para organizarlos y prestar un mejor servicio ambiental. En fin es el hombre como sujeto y actor de su propio desarrollo quien como generador del problema y como ser inteligente tendrá que diseñar y aplicar las soluciones. El hombre moderno está sujeto básicamente a tres problemas: Entenderse y vivir consigo mismo; entender a sus semejantes y convivir con ellos; entender al ambiente, respetarlo y convivir con él.

La ingeniería, como símbolo de desarrollo ha pasado por tres etapas de responsabilidad a saber: creación, instalación y operación de plantas. Después, plantas como parte integral de un sistema y ahora además de la factibilidad técnica y del rendimiento del sistema se debe incluir el costo y la factibilidad social. Las soluciones técnicas ahora deben cumplir la característica de ser social y políticamente factibles. La protección ambiental y la preservación del equilibrio ecológico y sus efectos sobre la ecología humana se traducen en costo social y a esta nueva modalidad se le llama planificación del desarrollo sostenido o sostenible.

Toda transformación o actividad humana conlleva la ambigüedad del progreso que aporta ventajas e inconvenientes indudablemente ligados. Es decir, que el hombre con su ingenio deshumanizado está produciendo para sí el germen de su propia destrucción. El desarrollo industrial introdujo la contaminación hídrica por vertimientos de efluentes industriales en las masas de agua de los lagos, ríos y mares, los cuales al convertirse en colectores abiertos alteran sus ecosistemas acuáticos y llegan a ser tan gravemente amenazados que pierden su capacidad autodepuradora de disolución.

La contaminación atmosférica causada por emisiones gaseosas con partículas en suspensión de los diez principales agentes conocidos y principalmente de los SOX y NOX procedentes de los procesos industriales son los responsables de la contaminación por residuos sólidos, que sumados a los domésticos de los centros

urbanos y a los incendios forestales constituyen un verdadero problema de saneamiento ambiental. La contaminación visual o estética, la contaminación térmica, la contaminación química, la contaminación sonora o acústica, la contaminación odorífica y la contaminación radiactiva son otras formas de contaminación industrial producidas por el hombre, a las cuales se agregan la contaminación por hidrocarburos y sus derivados los plásticos y las partículas de asbestos, de fibra de vidrio y de óxidos de silicio. Existe también la contaminación biológica por virus y bacterias y por plagas de diversas clases como los artrópodos y roedores considerados vectores. El costo de la contaminación del medio ambiente es difícil de calcular con exactitud porque la interdependencia entre las fuentes y los medios naturales producen diferentes efectos y degradaciones cuyos costos aparentes no son medibles y se traducen en costos sociales y ecológicos. Con frecuencia solo se atribuyen costos de depreciación basados en índices relativos de contaminación. Solo se otorga cuantificación económica cuando se daña totalmente una cosecha o por ejemplo cuando se desperdicia o se pierde la subienda en un río por el derrame de un oleoducto.

El costo social de la contaminación atmosférica puede identificarse con evidencia en los siguientes casos: Efectos sobre la salud física del hombre, consecuencias sobre la agricultura y la ganadería, pérdidas debidas al deterioro del patrimonio artístico y cultural causadas por corrosión ácida de monumentos y pinturas., costos y gastos por conservación y mantenimiento del interior y exterior de las viviendas cuyo deterioro es ocasionado por la contaminación atmosférica, aumentos en el costo del consumo eléctrico por pérdidas de corriente, gastos en investigación y control para reducir los niveles de contaminación, costos y gastos por instalaciones industriales de protección, control, aseo y desinfección.

El costo ecológico resulta de la interacción entre el hombre y la biosfera, porque determina una regresión de los ecosistemas y se suma a la destrucción y saqueo de los recursos naturales que a diario hace el hombre al destruir la vegetación y la fauna. Este empobrecimiento repercute en la estabilidad de los ecosistemas porque los debilita, ya que cuando más diverso y complejo sea un ecosistema mayor estabilidad posee. De todos modos el control de la contaminación es un gasto fiscal que se cubre con cargas tributarias a los contribuyentes, sin tener en cuenta quién la origina o quién la recibe.

Las agresiones al equilibrio ecológico ya preocupan hoy en día a los diversos sectores de la opinión pública de casi todos los países, ya que estos problemas afectan por igual a todos los componentes de la comunidad. Por esta razón amplias masas de la población han tomado conciencia en torno a tales problemas y siempre se llega a una conclusión simplista: La lucha contra la contaminación se reduce a que el hombre respete las leyes ecológicas. ■

MALPELO, SANTUARIO DE FAUNA Y FLORA, LA IMPORTANCIA DE LAS ÁREAS MARINAS PROTEGIDAS

Sandra Bessudo¹ & Germán Soler¹

¹ Fundación Malpelo/Mar Viva Colombia, Convenio Parques Nacionales de Colombia



La isla de Malpelo (Figura 1) es la cúspide de una cordillera volcánica submarina cuyas paredes descienden hasta los 4.000 metros de profundidad. Es considerada la máxima elevación de la Dorsal de Malpelo formada hace 17 a 20 millones de años atrás. Malpelo está conformada por la isla principal, cuya altura máxima es de 300 metros sobre el nivel del mar, y doce peñascos, abarcando una extensión de 1,2 km² de área terrestre. Está ubicada a 490 kilómetros de la costa de Buenaventura, en el Océano Pacífico.

La isla fue declarada como Área Protegida del Sistema de Parques Nacionales Naturales de Colombia bajo la categoría de Santuario de Fauna y Flora (SFF) en 1995; posteriormente, en 1996 el Santuario fue ampliado en su área marina a 6 millas alrededor de la isla. Finalmente, en el año 2005, el área marina protegida fue ampliada a un poco más de 25 millas náuticas alrededor de la isla, convirtiéndola en la novena área marina con protección absoluta más grande del mundo con una extensión total de 8.575 km². Este Santuario, ha recibido varios reconocimientos internacionales: en el año de 2002, el Santuario fue declarado como "Zona Especialmente Sensible" ante la Organización Marítima Internacional -OMI; en el 2005 BirdLife Internacional y el Instituto de Investigaciones Alexander Von Humboldt designaron a Malpelo como Área AICA (Área de Importancia para la Conservación de las Aves) y la UNESCO declaró este Santuario como Sitio de Patrimonio Natural de la Humanidad el 12 de julio de 2006.

A pesar de su aspecto desolado, esta isla alberga una fauna terrestre muy particular, bien adaptada al sustrato rocoso, dependiente en gran parte del aporte de los nutrientes provenientes del mar, del guano producido por las aves y de la escasa vegetación existente. Entre estas especies, se destacan cuatro de carácter endémico; es el caso de un cangrejo terrestre, dos lagartos y un gecko (Figura 2).



Fig. 2. Especies endémicas terrestres del SFF Malpelo. A) Cangrejo terrestre (*Gecarcinus malpeliensis*); B) lagarto punteado (*Diploglossus millepunctatus*); y D) gecko (*Phyllodactylus transversalis*)

En el SFF Malpelo se encuentra la colonia reproductiva más grande del mundo del Piquero de Nazca, *Sula granti*, albergando entre un tercio y un cuarto del total de la población reproductiva a nivel mundial. Igualmente, se pueden observar otras especies de piqueros, fragatas, el ave tropical, varias especies de petreles y gaviotas (Figura 3). A la avifauna nativa deben anotarse una gran cantidad de especies migratorias y transitorias, de las cuales varias de ellas se encuentran en algún estado de amenaza nacional o mundial debido a la contaminación y pérdida de alimento causado por la sobre explotación pesquera.



Fig. 3. Aves del SFF Malpelo. A) Piquero de Nazca (*Sula granti*), B) Fragata (*Fregata magnificens*), y D) gaviota nocturna (*Cregia lunata*)

La isla tiene un valor fundamental a nivel biogeográfico, es un sitio esencial para muchas especies migratorias o en peligro de extinción, además de ser un lugar importante para la reproducción, el reclutamiento, la agregación y la dispersión de especies; varias de ellas consideradas de importancia comercial como los jureles, atunes, meros, tiburones, entre otros (Figura 4).

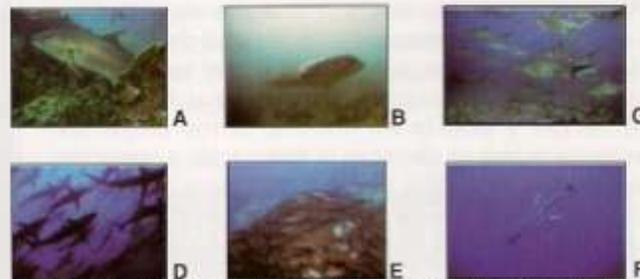


Fig. 4. Especies migratorias y/o en peligro del SFF Malpelo. A) Brava (*Seneca millana*), B) Tiburón ballena (*Rincodon typus*), C) Tiburones martillo (*Sphymna*), D) Tiburones sedosos (*Carnivorus falcirostris*), E) (*Luganus jordan*) y F) Atún de aleta amarilla (*Thunnus albacora*)

Sin embargo, este Santuario afronta varias amenazas. La más grave y más difícil de controlar es la causada por la pesca ilegal dentro del área protegida. En efecto, embarcaciones nacionales e internacionales aprovechan las debilidades del gobierno nacional en cuanto a las dificultades de acceso, la lejanía, la falta de presupuesto y personal, para entrar al área protegida y abastecerse principalmente de tiburones y atunes. La pesca ilegal en el área del Santuario reduce poblaciones de peces involucrando a los ecosistemas más sensibles y a las fases críticas del ciclo de vida de las especies (Figura 5).



Fig. 5. Pesca legal dentro del área marina protegida del SFF Malpelo

Al mismo tiempo, la presión de la pesca realizada de forma insostenible en la región, afecta la permanencia y funcionalidad de varias especies y ecosistemas afectando la seguridad alimentaria local, regional y mundial. Igualmente, el desarrollo de actividades no reguladas de ecoturismo puede impactar negativamente ecosistemas de especial valor biológico y alta vulnerabilidad (Figura 6).



Para conservar los valores naturales de esta área y disminuir las amenazas, la Unidad de Parques Nacionales Naturales, la Armada Nacional, la Fundación Malpelo y Conservación Internacional han unido esfuerzos y puesto en marcha varios proyectos entre los cuales se destacan la adecuación y operación del buque ARC SULA (Figura 7) para el control y la vigilancia permanente de este patrimonio mundial. Los resultados ya son contundentes. Igualmente este barco apoyará las expediciones científicas dando continuidad a las investigaciones en corales, aves, mamíferos marinos, peces, entre otros. Cabe destacar el proyecto para determinar los movimientos y migraciones a través de telemetría acústica y satelital de varias especies de tiburón, especialmente de tiburones martillo, el cual ha demostrado la conectividad existente entre las áreas insulares del Pacífico Oriental Tropical.

Las Áreas Marinas Protegidas juegan un papel muy importante para la recuperación de los recursos ícticos. Estas afirmaciones han sido estudiadas y corroboradas a nivel mundial, con ejemplos claros, donde inicialmente los pescadores no querían áreas protegidas marinas, pero al observar sus beneficios en cuanto al aumento de la pesca en las zonas aledañas a estas áreas protegidas, han solicitado a sus gobiernos la creación de nuevas áreas. En Colombia es necesario lograr capacitar al sector y a las poblaciones costeras que dependen de



Fig. 7. Buque ARC SULA del cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional de Colombia para el control y la vigilancia del SFF Malpelo.

estos recursos, para que entiendan y se convencen de la importancia de las Áreas Marinas Protegidas y de la importancia de realizar una pesca responsable y sostenible para las generaciones futuras. ■

E-mail: info@fundacionmalpelo.org
página web: www.fundacionmalpelo.org

**Exposición y Congreso Nacional de
Desarrollo Marítimo, Fluvial y Costero**

EXPOMARES 2007

19 al 21 de noviembre • Hotel Tequendama
Bogotá, Colombia

¿QUÉ SABEMOS DE NUESTROS MARES?

- Una mirada al futuro de los océanos y zonas costeras colombianas
- Una vitrina comercial para los productos, bienes y servicios de nuestros mares y costas.

Ministerio del Medio Ambiente,
Planificación y Obras Públicas

Armada Nacional

Guardia Nacional

Sistema Nacional de Parques y Reservas Naturales

Fundación Para Malpelo

Organizado por: Fundación Para Malpelo, Armada Nacional, Guardia Nacional, Sistema Nacional de Parques y Reservas Naturales, Ministerio del Medio Ambiente, Planificación y Obras Públicas.
 www.expomares.gov.co | www.fundacionmalpelo.org | Email: info@fundacionmalpelo.org

ADMINISTRACIÓN PESQUERA EN COLOMBIA Y SU NORMATIVIDAD LEGAL VIGENTE

*John Jairo Restrepo Arenas
Administrador de Empresas*

El aprovechamiento industrial de los recursos pesqueros en Colombia es frecuente por empresas asentadas en las grandes ciudades y de manera artesanal por las comunidades de la región como fuente de alimentación, de ingresos económicos para el sustento de las familias y a su vez es la actividad lícita de mayor demanda debido a que no existen muchas alternativas económicas.

Los altos y frecuentes niveles de extracción de algunas especies han motivado al INCODER a establecer medidas para el aprovechamiento sostenido de los recursos pesqueros y la puesta en marcha de medidas administrativas, tendientes a regular y controlar la extracción de los recursos pesqueros. Sin embargo, debido fundamentalmente a las condiciones sociales de las áreas, a las limitantes Institucionales y operativas para la aplicación de la normatividad y a la falta de coordinación Interinstitucional, no se tiene un control efectivo de la actividad pesquera.

La implementación de medidas y acciones eficaces y eficientes para solucionar íntegramente la problemática generada por la extracción, uso, manejo y comercio de los recursos, requiere de la participación activa y del compromiso de las instituciones, empresas y organizaciones asentadas o con influencia en la zona, para que con la firme decisión de cada uno de los actores involucrados se concerte la ejecución de una serie de estrategias que garanticen y contribuyan al control y seguimiento del aprovechamiento, manejo y movilización de los productos.

En ese orden de ideas, la Constitución Nacional de 1986, contenía varios artículos inherentes a la protección de los recursos naturales, que fueron recogidos en la nueva Carta Política de Colombia de 1991, de la siguiente manera: artículo 80. "Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación"; artículo 65. "La producción de alimentos gozará de la especial protección del Estado. Para tal efecto, se otorgará prioridad al desarrollo integral de las actividades agrícolas, pecuarias, pesqueras, forestales y agroindustriales, (el subrayado es nuestro), así como también a la construcción de obras de infraestructura física y adecuación de tierras. De igual manera, el Estado promoverá la investigación y la transferencia de tecnología para la producción de alimentos y materias de origen agropecuario, con el propósito de incrementar la productividad" (el subrayado es nuestro); y adicional a lo anterior, el artículo 80., señala que: "El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. Además deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la

reparación de los daños causados. Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas"

En desarrollo de estos preceptos constitucionales, el Gobierno Nacional, expidió la Ley 13 del 15 de enero de 1990, conocida como el "ESTATUTO GENERAL DE PESCA", mediante el cual creó el INSTITUTO NACIONAL DE PESCA Y ACUICULTURA- INPA, y adoptó un nuevo marco jurídico para el ejercicio de la pesca y la acuicultura con el objeto de regular el manejo integral, la explotación racional de los recursos pesqueros y de asegurar su aprovechamiento sostenido. Esta ley fue reglamentada mediante el Decreto 2256 del 4 de octubre de 1991, conformada por 181 artículos agrupados en 16 títulos que completan el marco administrativo de la actividad pesquera, por cuanto desarrolla los

principios generales enunciados en la Ley 13 de 1990, señala el alcance de sus disposiciones y establece los procedimientos necesarios para su aplicación, de manera que la ley y reglamento se integren en un solo cuerpo jurídico, articulado y armónico para darle al Instituto el instrumento idóneo que se requiere para administrar, fomentar y controlar el ejercicio de la actividad pesquera y acuícola, de manera que se cumpla el objetivo de vincularla decididamente a la economía nacional.

Posteriormente, mediante Decreto 1293 del 21 de mayo de 2003, el Gobierno Nacional, suprimió

y liquidó al Instituto Nacional de Pesca y Acuicultura- INPA, y en su defecto, creó el Instituto Colombiano de Desarrollo Rural- INCODER, mediante el Decreto 1300 del 21 de mayo de 2003, para que se encargue entre otras funciones, de administrar, fomentar y controlar la actividad pesquera y acuícola en el territorio nacional; para ello, creó en su estructura la Subgerencia de Pesca y Acuicultura, y le estableció entre otras, las siguientes funciones:

Dirigir y coordinar la ejecución de programas y proyectos de investigación con fines de ordenamiento y desarrollo pesquero y acuícola.

Identificar y evaluar los recursos pesqueros susceptibles de aprovechamiento; determinar su volumen de captura y tallas mínimas; identificar las épocas y áreas geográficas y preparar las respectivas propuestas de ordenación y regulación

Articular la gestión institucional con los sistemas y programas de investigación relacionados con el subsector pesquero y acuícola, a escala nacional e internacional



Proponer a la Gerencia General la formulación, implementación, seguimiento, evaluación y ajuste de normas, medidas y acciones regulatorias y no regulatorias aplicables al ejercicio de la actividad pesquera y acuícola y preparar los actos administrativos correspondientes.

Estudiar y conceptuar sobre las solicitudes para otorgar licencias, permisos, patentes, autorizaciones, concesiones y salvoconductos para el ejercicio de la actividad pesquera y acuícola en el ámbito nacional.

Diseñar, adoptar, evaluar y ajustar los sistemas de registro, control y vigilancia, en conjunto con las instituciones y organizaciones públicas y privadas involucradas con el subsector pesquero y acuícola, para asegurar el cumplimiento de las normas que lo regulan.

Proponer a la Gerencia General para aprobación del Consejo Directivo, el monto de las tasas y derechos que se deben cobrar por el ejercicio de la actividad pesquera y acuícola y adoptar los mecanismos para su recaudo.

Informar a las autoridades ambientales sobre las anomalías encontradas en el medio acuático donde se desenvuelve la actividad pesquera y acuícola, para su oportuna recuperación y demás aspectos de su competencia.

Con base en lo anterior, se han expedido los Acuerdos Nos. 005 y 009 de 2003, referente a las tasas y derechos por el ejercicio de la actividad pesquera y el establecimiento de requisitos y procedimientos para la expedición de los permisos de pesca.

Como soporte normativo para el cumplimiento legal de la actividad pesquera, tenemos: Código Penal Colombiano-De los delitos contra los recursos naturales; Código Nacional de Policía y Código Contencioso Administrativo; Ley 99 de 1993, Decreto 2478 de 1999, Decreto 218 de 2000, Decreto 1071 de 1999, Ley 201 de 1995. Adicionalmente, el Incoder actúa en coordinación con MINCOMERCIO, INVIMA, SECRETARÍAS DE SALUD, ICA, CORPORACIONES AUTÓNOMAS Y REGIONALES, DAS, POLICÍA, DIMAR, ARMADA NACIONAL, UPME, ENTES TERRITORIALES.

Es importante señalar que el manejo de la pesca y acuicultura en el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, está delegado en ese ente territorial a través de las Leyes 47 de 1993 y 915 de 2004. Volviendo a lo anterior, y dentro de ese marco normativo, la Subgerencia de Pesca y Acuicultura, cuenta con tres (3) grupos operativos: Investigaciones, Ordenamiento, Registro y Control, (ver cuadro).

El Decreto Reglamentario 2256 de 1991, establece diez (10) tipos de permisos de pesca: Comercialización, Comercial de peces ornamentales, Procesamiento, Cultivo, Investigación, Pesca Exploratoria, Pesca Deportiva, Pesca Artesanal, Integrado de Pesca, Pesca Comercial Industrial. De estos permisos, los que se desarrollan a nivel marítimo y en menor escala son: investigación, exploratoria, deportiva y artesanal, a este último el instituto le está prestando todo el apoyo posible toda vez que se trata de una fuente importante de generación de empleo y de sustento alimenticio para la comunidad asentada en la zona. Los de mayor actividad son el permiso integrado de pesca y el de pesca comercial



industrial, que por su misma dinámica y desarrollo deben contar con motonaves vinculadas o afiliadas a su permiso, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el Acuerdo No. 009 de 2003.

Las pesquerías de más relevancia y que están autorizadas por el instituto para su extracción son: Pesca Blanca (compuesta por peces demersales y pelágicos medianos), atunes, plumuda y carduma, camarón de aguas someras y camarón de aguas profundas. Para el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, se autoriza la extracción de langosta y pesca blanca.

Es de anotar que la pesca industrial está permitida en los dos mares colombianos, sin embargo existen algunas excepciones tales como: la prohibición de pescar en áreas integrantes del sistema de parques nacionales y santuarios de flora y fauna, áreas destinadas a la pesca artesanal y áreas o zonas especiales como Malpelo, entre otras.

La flota pesquera está representada aproximadamente en 508 motonaves, las cuales se distribuyen de la siguiente manera:

Recientemente el Gobierno Nacional expidió la ley 1152 del 25 de julio de 2007 trasladando las competencias

PESQUERÍA	CANT.	ACT. ÚLTIMO 2 AÑOS
PESCA BLANCA	323	134
LANGOSTA, CARACOL Y PESCA BLANCA	17	15
PLUMUDA Y CARDUMA	8	6
CAMARONERAS	150	109
TOTAL	508	264

en materia de pesca y acuicultura al INSTITUTO COLOMBIANO AGROPECUARIO – ICA, y posteriormente mediante el Decreto 3066 del 15 de agosto del mismo año, le dio una transitoriedad al INCODER para seguir desarrollando las funciones hasta que el ICA las asuma totalmente, que se espera sea aproximadamente en el mes de enero de 2008. ■



Motores fuera de borda YAMAHA con tecnología 4 tiempos

YAMAHA está a la vanguardia en tecnología y le ofrece motores 4 tiempos eficientes, de bajo consumo de combustible, poco contaminantes y sorprendentemente silenciosos a pesar de su gran potencia.

Los fuera de borda **YAMAHA 4T** sirven para múltiples usos como pesca, transporte de pasajeros, recreo, transporte de productos agrícolas o marinos y aplicaciones comerciales en general.

Son aptos para trabajar en ambientes adversos como los del mercado Colombiano, en cuanto a calidad del combustible, condiciones climáticas y de sedimentación.

Con apropiadas inspecciones y mantenimiento periódico, los fuera de borda **YAMAHA 4T**, pueden tener una vida útil aproximadamente dos veces mayor que los motores fuera de borda dos tiempos.



Contamos con una amplia gama de repuestos para garantizar el servicio postventa.
¡USANDO REPUESTOS GENUINOS, USTED SIEMPRE GANA!



SEALAND

LA REALIDAD DEL PAÍS MÁS PEQUEÑO DEL MUNDO

*Mayor I. M. Abogado
Juan Francisco Paz Montufar*

INTRODUCCIÓN

El Derecho Internacional como se conoce hoy en día basa su existencia en la de los Estados, como sujetos primarios y esenciales. Se considera que un Estado existe cuando cuenta con un territorio que es el espacio geográfico donde se debe asentar el componente humano, una población con características comunes o un sentimiento de unión que los ligue a un territorio y un poder o capacidad para relacionarse internacionalmente que es una facultad que el Estado obtiene inmediatamente al constituirse como tal; algunos juristas consideran el reconocimiento por parte de otros Estados un elemento constitutivo del mismo sin embargo, este es un acto meramente declarativo y de naturaleza política que encuentra su fundamento en los intereses que un Estado pueda tener en reconocer a otro.

Un caso interesante y relativamente reciente con respecto a la formación de los Estados y la importancia del reconocimiento para la consolidación de los mismos es el caso Sealand, una pequeña plataforma ubicada en el Océano Atlántico cerca de las costas inglesas que es considerada por los estudiosos del Derecho Internacional Público como un micro Estado y el cual ha sido sujeto de varias controversias desde su creación en 1967, es por ello que este trabajo pretende mostrar al lector de forma más profunda la realidad del "Estado más pequeño del mundo" pasando por su historia, los problemas que se han presentado y lo que actualmente ocurre con Sealand. No se pretende entrar a discutir sobre si el Estado efectivamente existe o no, en la medida de que este aspecto deberá ser tratado por los organismos destinados para este fin, no obstante se brinda la información necesaria para que el lector se cree un criterio propio respecto del caso y de los alcances que podría tener en un futuro, cuando se evalúe efectivamente la legitimidad de este Estado que ya ha sido protagonista de diversos episodios y que es sujeto de la curiosidad de estudiosos del derecho por la irregularidad de su formación y de sus elementos.

HISTORIA

Para conocer la historia de Sealand es necesario remontarse a la época de la Segunda Guerra Mundial donde las tropas del Reich se habían concentrado en hacer tanto daño como fuera posible a la infraestructura inglesa, el puerto de Londres era de los más activos de la época y se constituyó como uno de los principales objetivos de las tropas alemanas las cuales no atacaron directamente el puerto sino que empezaron por atacar los buques ingleses en los Estuarios del río Támesis motivo por el cual las autoridades inglesas decidieron que el río era un punto débil por lo que se debían

tomar medidas al respecto. El arquitecto civil Guy Anson Maunsell encontró la solución. Pensó en defender el estuario construyendo fuertes en medio del mar, la idea que inicialmente fue rechazada se consolidó como la alternativa más viable y de este modo se establecieron siete fuertes: Knock John, Tongue Sands, Sunk Head, Roughs Tower Shivering Sands, Red Sand y Great Nore los cuales cumplieron magníficamente con su labor de defensa del río sin embargo, quedaron en desuso luego de la guerra.

Durante buen tiempo los fuertes estuvieron abandonados y sin mayor interés por parte de las Fuerzas Armadas Inglesas, sin embargo en la década de los 60 los fuertes se reactivaron para darle origen a varias emisoras piratas que se establecieron en los fuertes, con una inmediata reacción de las autoridades inglesas que sancionaron e impidieron la continuidad de dichas emisoras en los fuertes declarándolos propiedad de la Real Armada Inglesa.

Tal fue el caso de Paddy Roy Bates quien inicialmente se había establecido en Knock John junto con Radio Essex, durante unos meses la emisora funcionó normalmente hasta que las autoridades la declararon ilegal y la hicieron suspender las transmisiones; luego de varios intentos por volver a hacerla funcionar, la emisora fue cerrada definitivamente en 1966. Luego de un tiempo el equipo de Bates se traslada a Rought Towers y es en este punto donde empieza la historia de Sealand, Bates y su esposa descubren que este fuerte estaba por fuera del mar territorial inglés y abandonan la idea de la emisora para reemplazarla por un proyecto más ambicioso: La creación de un Estado propio.

Es de esta manera que luego de haber consultado varios abogados y de haberse establecido en el fuerte con su familia, Paddy Roy Bates recibe la noticia de que efectivamente el fuerte no pertenecía a nadie al estar en aguas internacionales y el 2 de septiembre de 1967 declara la creación de Sealand que inicialmente se erigió como un principado, en consecuencia Bates se autoproclamó príncipe de Sealand, a su esposa Princesa de Sealand y ambos eran gobernantes de un Estado declarado unilateralmente como soberano.

SEALAND DESDE SU CREACIÓN

La nueva familia real y todo el que se quisiera unir al nuevo Estado podría vivir en él indefinidamente, el lema del Sealand es E Mare Libertas (Desde el mar, libres) no obstante poco tiempo después de la proclamación del Estado empezaron los problemas para el pequeño principado que no mide más de 550 mts² ya que como cualquier Estado constituido regularmente consideraba

legal y necesario la defensa de su soberanía. Es así que el 6 de mayo de 1968 se presentaría el primer incidente entre el principado y autoridades inglesas cuando un barco británico se acercó al fuerte Roughs para arreglar una boya y Michael Bates, el hijo del Príncipe, muy conciencizado con su nueva nación, tomó este acercamiento como una provocación inaceptable y vació el calibre 22 de su padre con disparos de advertencia, este hecho dejó desconcertados a los tripulantes del buque que inmediatamente iniciaron un proceso judicial contra Paddy Roy Bates y su hijo por el incidente.

Luego de evaluar los argumentos de parte y parte, los jueces declararon inocentes al príncipe y a su hijo debido a que la ley británica sólo juzga los acontecimientos y a los ciudadanos que hubiesen cometido delitos dentro del territorio inglés, como el fuerte estaba fuera de territorio inglés (cabe mencionar que en esta época el mar territorial medía 3 millas). Este fue según Bates el primer reconocimiento de facto del principado (en derecho internacional se conoce como aquiescencia o aceptación tácita y ocurre cuando por omisión se da el visto bueno a alguna conducta o acto unilateral que hace un Estado) en virtud de lo cual se creyó que Inglaterra había aprobado la existencia de un nuevo Estado a sólo unos metros de sus costas.

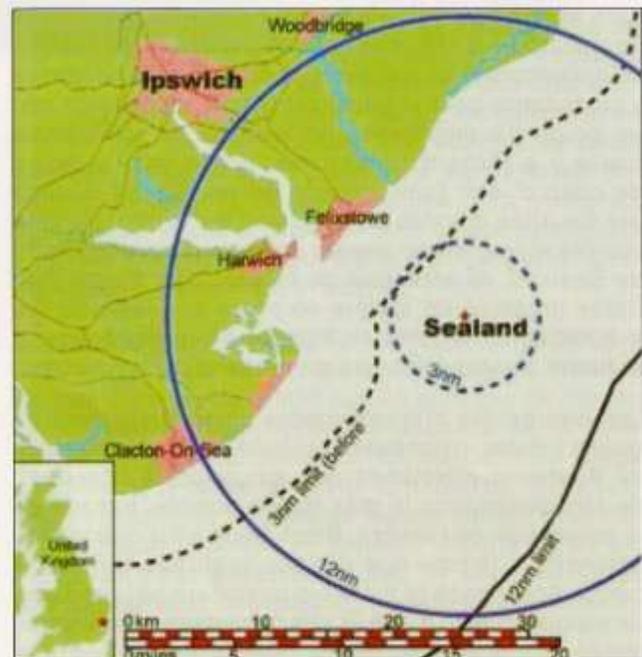


Sin embargo Inglaterra ha sostenido tajantemente que no reconoce el principado, como lo manifestó la commonwealth "Un ciudadano Inglés llamado Roy Bates toma posesión de la base Roughs Tower, proclamándose Príncipe, haciendo sus propios pasaportes, moneda, sellos etc. Inglaterra no reconoce el Principado de Sealand", sin embargo, Bates estuvo convencido de que había creado un nuevo Estado y creó su propia moneda, sellos postales, escudo y bandera.

Como todo Estado, Sealand vio indispensable un ordenamiento jurídico que rigiera las relaciones entre los habitantes del Estado y su gobernante y de esta manera en 1975 se redacta la constitución sealandesa, esta se basa en ocho principios imperantes a saber:

1. Toda persona tiene derecho a la Libertad y la Justicia.
2. Toda persona tiene derecho a ejercer su propia creencia, siempre y cuando ésta no afecte la de otras personas ni a su bienestar.
3. La libertad de un individuo sólo puede ser restringida por un correcto proceso judicial.
4. Todos los individuos son iguales ante la ley y nadie puede sufrir prejuicios por ninguna razón.
5. El sistema legal está basado en la Ley Común Británica y la Ley Contractual.
6. Cualquier ordenanza aplicada en Sealand por medio del Senado correctamente constituido tendrá prioridad sobre tales leyes.
7. La lengua oficial de Sealand es el inglés y toda la documentación oficial debe estar en dicho idioma.
8. Todas las empresas registradas en Sealand están sometidas a las mismas leyes que cualquier individuo.

Este ordenamiento jurídico llama la atención por su brevedad al mismo tiempo de tratarse de una ley aplicable a no más de cinco personas (en Sealand desde su creación nunca han permanecido más de esta cantidad de personas, caso contrario de la situación cuando el fuerte era Roughs Towers, época en la que el fuerte albergaba aproximadamente 200 personas).



COMIENZAN LAS DIFICULTADES

Como bien se sabe en 1982 entra en vigor en la comunidad internacional la Convención sobre Derecho del Mar cuyas determinaciones, si bien no eran obligatorias, fueron adoptadas por la mayoría de los Estados; Inglaterra no fue la excepción y en 1987 amplió sus límites

marítimos de 3 a 12 millas náuticas, el príncipe Bates hizo lo propio y también amplió los límites del principado. Ante este hecho según el Derecho Internacional "no está permitido reclamar nuevos territorios si se extienden los límites marítimos y aunque nunca se haya negociado oficialmente, en un caso de solapamiento de territorios internacionales como es este, se dividen entre los países a mitades iguales.

En 1990 ocurrió un incidente similar al que le dio el reconocimiento de facto a Sealand y nuevamente Richard Bates hizo disparos de advertencia contra embarcaciones inglesas, se volvió a iniciar un juicio y a pesar de que Sealand ya estaba dentro del mar territorial Inglés el pronunciamiento de la corte fue el mismo y sostuvo que el fuerte estaba fuera de su jurisdicción y por lo tanto el príncipe y su hijo fueron hallados inocentes.

LA GUERRA DE SEALAND:

Sealand necesitaba buscar formas de sustento y de relacionarse con otros Estados y es por ello que desde la época de su creación inició vínculos comerciales con otros países, esto se reflejó en los negocios con Bélgica para los sellos postales y en los inicios en 1978 de negociaciones con un comerciante llamado Alexander G. Achenbach de nacionalidad alemana. El príncipe le dio un pasaporte que le concedía la nacionalidad sealandesa al comerciante.

Fue precisamente este hombre quien inició lo que para el príncipe Bates fue la guerra de Sealand pues en agosto de 1978, mientras el príncipe y su esposa se encontraban en Inglaterra buscando más contactos y ciudadanos para el principado, Achenbach junto con un grupo de empleados holandeses se tomaron el fuerte y a Richard Bates como rehén bajo la figura de coup d' état (una especie de revolución iniciada por los altos mandos de un nuevo gobierno), de esta manera el empresario alemán se declaró primer ministro de Sealand. Al enterarse de lo sucedido, Paddy Roy Bates organizó un ataque sorpresa con los adeptos que había conseguido en Inglaterra y logró recuperar el fuerte sin causar bajas en ninguno de los bandos.

Los insurgentes fueron tomados como prisioneros de guerra y Bates informó sobre el incidente a los gobiernos de Alemania y Holanda que exigieron la liberación de sus ciudadanos lo más rápido posible, basado en la convención de Ginebra, Bates liberó a los ciudadanos holandeses (hecho que dio por finalizada la guerra) pero a Achenbach lo mantuvo prisionero bajo el cargo de traición debido a que él ya era ciudadano sealandés frente a lo cual el gobierno alemán insistió sobre la liberación de su ciudadano esta vez ante el gobierno inglés que haciendo referencia a la resolución del 68 declaró que el fuerte estaba fuera de su jurisdicción, ante esta respuesta Alemania envía un funcionario diplomático a negociar la liberación de Achenbach; lo que fue considerado el segundo hecho que le da reconocimiento de facto a Sealand, esta vez por parte de Alemania (aún cuando nunca reconoció oficialmente

la existencia del Estado). Achenbach fue liberado sin embargo, estableció un gobierno de Sealand desde el exilio, el cual sería protagonista de nuevos y desafortunados incidentes en los que el nombre del principado estaría envuelto.

EPISODIOS AISLADOS, CIUDADANOS SEALANDESES EN EL OJO DEL HURACÁN

Acontecimientos bastante turbios han rodeado el nombre de Sealand desde la guerra, uno especialmente sonado fue el asesinato del diseñador Gianni Versace en 1997; las investigaciones en cuanto a su muerte llevaron a un nexo del asesino con Sealand ya que al ser interrogado mostró un pasaporte diplomático del principado el asesino pretendía ser tratado con inmunidad diplomática pero la policía descubrió que dicho pasaporte era falso, luego se reveló que se trataba de una banda que falsificaba los pasaportes y los ofrecía en varios países de Europa del Este.

En 1999 un incidente similar ocurrió en España, una persona intentó estafar a una gasolinera en Madrid. Cuando llegó la policía, este exhibió un pasaporte diplomático de Sealand y pidió inmunidad y ser exento de cualquier cargo, la Guardia Civil española tomó el caso no sin antes constatar que Sealand no era un Estado reconocido y por lo tanto sus ciudadanos no tenían ningún trato especial, la Guardia Civil desmanteló la banda de falsificadores que funcionaba en la supuesta embajada del principado en Madrid bajo el mando de Francisco Ruiz Trujillo, supuesto embajador en España de Sealand. Al parecer los pasaportes además de todo tipo de documentación "sealandesa" eran ofrecidos a precios exorbitantes a ciudadanos de países en toda Europa y parte de Asia.

Claro que más allá de la falsa documentación, la banda de "diplomáticos sealandeses" tenía casi 2000 carros y preparaba la compra de gran cantidad de material bélico a Rusia para luego revenderlo a Sudán además de comprar aviones para crear una línea aérea de Sealand. Toda la banda fue detenida y el caso fue cerrado en el 2000; sin embargo, lo más curioso es que todos estos acontecimientos ocurren a espaldas del príncipe Bates y al parecer todos estos movimientos fueron idea de Alexander G. Achenbach aunque no hay pruebas contundentes que permitan iniciar un proceso en su contra. Estos episodios alejaron aún más la posibilidad de reconocer a Sealand como Estado.

EL CASO HAVENCO, ACTIVIDAD ECONÓMICA DE SEALAND

Se dice que un factor importante en el reconocimiento de un Estado por parte de otro está estrechamente relacionado con los intereses particulares que tenga sobre éste, es por ello que las actividades económicas que desarrollen los Estados son determinantes de sus relaciones con otros, en Sealand hasta la aparición de HavenCo no existía ninguna actividad que diera rentabilidad ni soporte al Estado.

HavenCo es una firma electrónica que funciona en el fuerte de Sealand, esta compañía se ofrece para ser el servidor de todo tipo de páginas Web sin ninguna restricción del tipo legal que ofrecen otras compañías en otros países con mayores trabas a la publicación de nuevas páginas.

Buena parte de los clientes de HavenCo son empresas de juegos de azar a través de la Red, la libertad de contenidos atrae a nuevos clientes, principalmente empresas que quieren mantener la confidencialidad de sus datos lejos de los controles gubernamentales; también hay casos como el site del tibetano, que se encuentra en el exilio, los clientes, deben acudir al menos una vez a la plataforma para firmar el contrato de alojamiento, el establecimiento de HavenCo en Sealand cuenta con el aval del príncipe Bates quien sostiene: *"Puede decirse que los clientes de HavenCo, son empresas e individuos que no quieren al gran hermano observando y escuchando sus negocios privados"*

De esta manera Sealand se perfila como un "paraíso electrónico" que ofrece a sus clientes potenciales una incensurable libertad de expresión y de negocios a tan solo 6 millas de Londres, uno de los principales centros financieros del mundo proporcionando de igual manera un comercio electrónico seguro.



CONSIDERACIONES RESPECTO DE SEALAND

Expertos en Derecho Internacional analizan la formación de Sealand y si realmente se puede considerar un Estado o no:

Dr. Béla Vitányi, Profesor de Leyes y Política Internacional de la Universidad de Nijmegen, Holanda. Él se basa en la definición de Estado, que para ser válido debe constar de: una población fija, un territorio definido, un gobierno y capacidad para relacionarse con otros estados. En las últimas décadas, Sealand ha contado con una población fija y Roy Bates ha implantado un sistema de gobierno, con él a la cabeza pero regido por una Constitución y una corte que eventualmente es formada para mantener un sistema judicial.

La Constitución adopta las Leyes Británicas como base, algo que es normal cuando un país se "independiza". Bajo este punto de vista y habiendo afirmado más de una vez que su territorio no está bajo jurisdicción de ningún otro país, la soberanía de Sealand no está discutida.

Una resolución de la ONU votada por mayoría en 1970 dice que luego de haber analizado más de una veintena de casos, la superficie del territorio así como la cantidad de habitantes del mismo no son un impedimento para reconocer a un país como soberano. El Dr. Vitányi también afirma que la ocupación como el Estado Legal del fuerte antes de la misma eran completamente normales y favorables para Roy Bates, no habiendo ningún obstáculo en su contra.

Como conclusión, afirma que Sealand cumple todos los requisitos para formar un nuevo Estado, habiendo firmado y aceptado por el gobierno del mismo los estatutos de la ONU y las leyes de la Corte Internacional de Justicia, por lo que está preparada para ser aceptada como un nuevo Estado. Pero independientemente de que sea reconocida o no por las naciones establecidas, su soberanía es independiente y el poder que ejerce sobre su territorio no está afectada por esta decisión exterior.

Dr. Walter Leisner, Universidad de Nuremberg. Ratifica lo que su antecesor, además de confirmar que tanto Inglaterra, Alemania, Francia y Bélgica aceptaron pasaportes diplomáticos sealandeses y concedieron visas a sus ciudadanos, dando este hecho como reconocimiento del nuevo Estado, aunque ninguno de los Ministerios de Asuntos Exteriores de estos países hayan proclamado públicamente dicho reconocimiento. Además afirma que Sealand tiene territorio marítimo que le pertenece y que no afecta ni entra en conflicto con el territorio Inglés y en caso de una disputa, sería fácil de resolver bajo las leyes marítimas internacionales.

Así también lo creen dos consultoras estadounidenses especializadas en Derecho Internacional.

Sin embargo, Matt Rosenberg, autor de varios libros de geografía y columnista estrella de la sección de geografía de About.com, afirma que Sealand no es un país de verdad. Porque para serlo debe cumplir con los siguientes requisitos:

1. Tiene un territorio nacional con límites reconocidos internacionalmente. Aquí, al autor de la nota dice que no cumple con el requisito, hecho que no es

del todo cierto. Para empezar asegura que este tipo de instalaciones no pueden ser consideradas territorio válido para una nación. No hay ninguna ley internacional que lo niegue específicamente, como sí lo hacen con embarcaciones e islas artificiales.

Este fuerte no es ninguna de las dos cosas, si bien es artificial no es ni una isla ni una embarcación. También afirma que se encuentra en aguas inglesas; no tiene en cuenta que la expansión del territorio inglés ocurrió años después de la ocupación del fuerte (y la declaración de soberanía) y que en estas expansiones no se pueden reclamar nuevos territorios y, por último, dice que este fuerte fue construido por los británicos y a ellos les pertenece, cuando la ley marítima internacional dice claramente que en caso de construir cualquier instalación en aguas nacionales o internacionales, esta debe ser desmantelada inmediatamente después de ser utilizada y el gobierno británico no lo hizo, dejándola abandonada por más de 20 años, lo que da una legitimidad absoluta a la ocupación del fuerte.

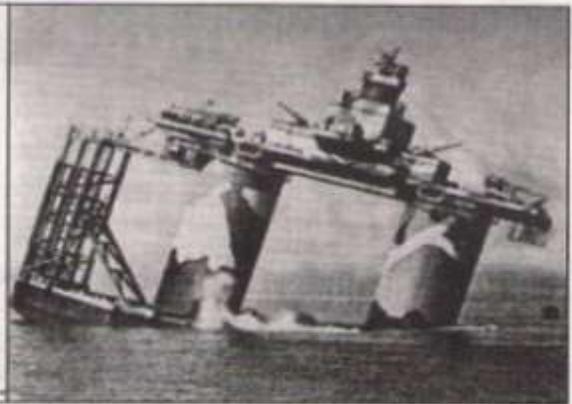
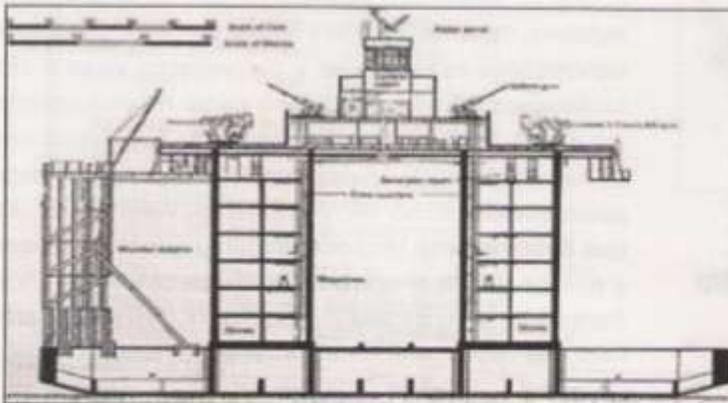
2. Debe tener población permanente. Aquí también afirma que no, aunque reconoce que siempre vivió alguien (o los Príncipes o su hijo) pero que los

tres siempre mantuvieron la ciudadanía inglesa. Esto último es cierto: se lo conoce como doble ciudadanía (recordemos que varios países aceptaron y dieron por válidos los pasaportes sealandeses), lo que invalida su afirmación.

3. Posee una economía activa y organizada. No, y es cierto, hasta HeavenCo no había habido ninguna actividad económica oficial e internacional.
4. Tiene algún tipo de educación social. Sí, si alguno de sus habitantes la tiene.
5. Posee un sistema de transporte para mercadería y personas. No, no posee.
6. Hay un gobierno que provea servicios públicos. Sí.
7. Es soberano. Afirma que no, pero ya hemos visto que otros opinan lo contrario.
8. Posee reconocimiento internacional. Aquí también es discutible; hay varios reconocimientos de facto, pero ninguno oficial.

La conclusión de Rosenberg es que, claramente, Sealand no es un país de verdad, según sus términos.

OPINIONES TOMADAS DE : MOIA, Alejandro. "Sealand: ¿Mito o realidad?" en: <http://axxon.com.ar/zap/274/c-Zapping0274.htm> ■



CONCIENCIA MARÍTIMA

CN(r) Ignacio Ríos Melo

Director Fundación Náutico Pesquera "Rafael Espinosa Gray"

En los últimos años hemos reafirmado que el mar es una parte significativa de nuestro territorio, aproximadamente el 50%. Conocemos desde los primeros años de nuestra educación la extensión de nuestras costas en el océano Pacífico y en el Mar Caribe, 1.300 y 1.600 kilómetros respectivamente, pero no percibimos las fronteras con once países al agregar seis fronteras marítimas más allá de la costa.

Aún la conciencia marítima nacional es débil, debe fundamentarse más, no solo a partir de los elementos geográficos que caracterizan nuestro país marítimo, sino también con los elementos de nuestra breve historia marítima y el conocimiento de las fortalezas tangibles e intangibles derivadas del mar.

La educación en un país marítimo debe inculcar el interés por el conocimiento del mar concebido como fuente de recursos, como ámbito de transporte y comunicaciones y como fuente cultural del conocimiento de expresiones marineras y costeñas características de la relación cercana con el ambiente marítimo.

Estos conocimientos deben adquirirse en los diferentes niveles de la educación básica, media, y en la educación superior, y especialmente en la formación y capacitación de la gente que labora en el mar. El factor cultural en la educación de las regiones costeras es indispensable en el fortalecimiento de la conciencia marítima nacional, así mismo el conocimiento de las ventajas que el mar brinda a una región, estas actividades hoy se facilitan por el desarrollo de los medios de comunicación.

Según la Academia Militar de Chile: "La conciencia marítima es el conjunto de conocimientos, imágenes, experiencias, actitudes y valoraciones acerca del mar y de las áreas litorales, de sus recursos y potencialidades"⁽¹⁾.

Las acciones para incrementar la conciencia marítima descrita en esos términos están promulgadas en las metas del Plan 2019 del DNP expuestas en el pasado Foro Expomares 2006, entre ellas la Ley del Territorio Marítimo Colombiano. Es tarea del gobierno impulsar y promover las gestiones en favor del mar. Según informe del DNP el 80% de la población educativa de los diferentes niveles está sensibilizada y reconoce la importancia del territorio marítimo y sus recursos, sin embargo se requiere difundir y socializar con más eficacia la información relativa a la importancia de la riqueza del territorio marítimo del país, incorporar en los currículos de la educación básica y media temas relacionados con

la cultura marítima, mejorar la calidad y pertinencia de los programas de educación superior relacionados con temas marítimos, portuarios y de desarrollo costero e insular.

La conciencia marítima también hay que plantearla y exponerla a nivel de las entidades más altas del gobierno y sus dirigentes para fortalecer la tendencia del pensamiento global generalizado que ha puesto un interés particular en el mar como sujeto del transporte de carga en rutas marítimas que en nuestro caso se ve ampliamente favorecido por nuestra posición geográfica privilegiada y el desarrollo de nuestro comercio exterior en relación con los países de la cuenca del Caribe.

Igual concientización se percibe prudente al analizar las conclusiones del Seminario de carácter regional, público y privado que reunió a los miembros de la Comisión Europea para Asuntos Marítimos en Noviembre

1977 - 2007

FUNDACIÓN NÁUTICA PESQUERA
"RAFAEL ESPINOSA GRAY"

Tel: (5)6685882 Cel: 311-4109450
fundanautica@enred.com
Visítenos en Google: "fundanautica"

de 2006 en Livorno, Italia, sobre la gobernabilidad y la política marítima futura de la Comunidad Europea, donde ante los más urgentes retos identificados: globalización, cambio climático, conservación de los recursos del mar y desafíos demográficos, la Comunidad ha establecido un Plan de Acción que será presentado en el 2008 en la cumbre europea de jefes de Estado y que considera cuatro áreas políticas: gobernabilidad, desarrollo sostenido de los mares, innovación y manejo costero.

Los criterios basados en la seguridad marítima, el manejo de zona costera integrada y la formación de clúster y turismo costero son la referencia de

documentos concluyentes de la citada Comisión y llama la atención una de las áreas recomendadas para hacer seguimiento: "Reintegrar el mar cultural e intelectualmente para dar a Europa una conciencia marítima"⁽²⁾.

(1) El mar de los Chilenos: Estudio sobre la Conciencia Marítima de la Población Profesores F. Aguirre y H. Godoy / Academia de Guerra Naval 1989

(2) La Gouvernance de la Future Politique Maritime Européenne. / CEAM 2006



SHIP DOCKING & HARBOR SERVICES

Oscar Paez
Tel: 57 (5) 672 3800
Mobile: 57 (311) 688 1181
Email: opaez@coremar.com

OFFSHORE SUPPORT, INTERNATIONAL TOWAGE AND SALVAGE

Alberto Torres
Tel: 57 (5) 353 2187
Mobile: 57 (313) 574 39 57
Email: atorres@coremar.com

MARITIME TRANSPORT

Benjamin Gonzalez
Tel: 57 (5) 672 3800
Mobile: 57 (313) 262 4411
Email: bgonzalez@coremar.com

Orlando Martínez
Tel: 57 (1) 623 6011
Mobile: 57 (311) 415 6251
Email: omartinez@coremar.com

BUNKERING & FUEL DISTRIBUTION

Francisco Sandoval
Tel: 57 (1) 623 6011
Mobile: 57 (315) 702 9600
Email: fsandoval@coremar.com

QUALITY, SAFETY & EXPERIENCE



WWW.COREMAR.COM

APORTES DE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL PACÍFICO SUR – CPPS PARA PREVENCIÓN Y ATENCIÓN DE DESASTRES DE ORIGEN OCEÁNICO

*CN (r) Mario Alberto Palacios Moreno
Director de Asuntos Científicos de la CPPS*

INTRODUCCIÓN

La CPPS fue creada en agosto de 1952, para coordinar las políticas marítimas de sus Estados miembros: Chile, Colombia, Ecuador y Perú, con el fin de promover su desarrollo a través de la cooperación en el ámbito marino, en los aspectos: jurídico, científico, ambiental y socioeconómico. Uno de sus principales logros ha sido la formulación de la tesis de las 200 millas de soberanía, acogida por la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.

En el campo científico y medioambiental, con implicaciones directas sobre el tema de la prevención y atención de desastres, las actividades de coordinación y gestión se realizan a través de la Dirección de Asuntos Científicos y del Plan de Acción para Protección del Medio Ambiente Marino y Áreas Costeras del Pacífico Sudeste, en el cual también participa Panamá.

Para abordar la problemática regional suscitada por la ocurrencia de fenómenos océano-atmosféricos como "El Niño", así como por la contaminación y las catástrofes, y además para poder contribuir con los programas globales de observación del océano y de la tierra, la CPPS ha establecido importantes nexos de cooperación con las entidades internacionales competentes, como: la Comisión Oceanográfica Intergubernamental – COI, la Organización Meteorológica Mundial – OMM, la Organización Marítima Internacional – OMI y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente – PNUMA. Este hecho ha permitido múltiples beneficios y avances, pero aun son muchas las tareas y actividades pendientes para lograr un cubrimiento completo de las necesidades en materia de manejo de riesgos y amenazas.

En este artículo se presenta una breve descripción de las actividades que se ejecutan en la Región del Pacífico Sudeste, bajo la coordinación de la CPPS, que se consideran son de directa implicancia con la prevención y atención de riesgos y amenazas de origen marino, así como sus proyecciones. Se espera que esta información sirva para fortalecer el apoyo hacia la labor regional que tiene un gran potencial, gracias a la permanente recolección, análisis e intercambio de datos e información sobre el medio marino, como producto de la integración y coordinación de las entidades de los países, y la sólida institucionalidad que se ha logrado crear, a través de la CPPS.

Mediante el fortalecimiento de los vínculos de cooperación existentes y creando otros se podrá llevar a cabo las importantes tareas de largo plazo consignadas en instrumentos como el Plan de Acción Estratégico del Programa regional para el Estudio de "El Niño" – ERFEN y en los objetivos de la Alianza del Sistema Mundial para la Observación de los Océanos – GOOS, para el Pacífico Sudeste – GRASP, que serán mencionados.

PROGRAMA DE ESTUDIO REGIONAL DEL FENÓMENO DE EL NIÑO - ERFEN

La recurrencia de fenómenos océanoatmosféricos como "El Niño" y "La Niña" con fuertes implicaciones socioeconómicas, llevó a los Países Miembros de la CPPS, a la creación del Programa ERFEN, que se ejecuta con una importante participación de las instituciones de investigación de los países, la coordinación de la CPPS y el apoyo de organizaciones como la COI y la OMM, desde la década de los setentas.

De acuerdo con el Protocolo del Programa ERFEN, instrumento jurídico internacional firmado en 1992 y posteriormente ratificado por los cuatro países miembros, éste tiene como meta básica la de poder predecir los cambios océanoatmosféricos, con anticipación suficiente para permitir políticas de adaptación o de emergencia frente a variaciones en el rendimiento pesquero, agrícola e industrial y decisiones de mercadeo, manejo de recursos y otras.

Para el logro de esta meta el Programa cuenta con una estructura institucional conformada básicamente por la Secretaría General de la CPPS; el Comité Científico Regional y los Comités Nacionales del ERFEN, y las instituciones especializadas de cada país, a través de la cual se realizan actividades como las que a continuación se señalan.

1. Reuniones del Comité Científico Regional del ERFEN.

La periodicidad de las mismas es anual y hasta la fecha se han efectuado diecinueve, con la participación de científicos de los 4 países, expertos en cada uno de los componentes del Programa (oceanográfico, meteorológico, biológico y ocasionalmente socioeconómico). El propósito de estas reuniones es evaluar las condiciones en el Pacífico Sudeste, producir un informe sobre las mismas; efectuar la revisión y evaluación del "Plan de Acción Estratégico del Programa ERFEN", y tratar temas de interés para la región.



2. Plan de Acción Estratégico del Programa ERFEN.

En cumplimiento al Protocolo sobre el Programa ERFEN, en el 2004, se inició el proceso de elaboración del plan de acción estratégico, el cual culminó con su aprobación durante la V Asamblea Ordinaria de la CPPS, en agosto de 2006. El Plan de Acción Estratégico del ERFEN, se orienta a una implementación sistemática e integrada del Programa ERFEN, enfocado en seis líneas de acción principales, las cuales deberán ser conducidas por Grupos de Trabajo Especializados (GTE-ERFEN) que deberán establecer los respectivos mecanismos de seguimiento e incorporar la estructura conceptual GOOS en su planificación y accionar. La CPPS estará a cargo de la coordinación intergrupala.

La implementación del Plan requiere el refuerzo de los Comités Nacionales del ERFEN y de las Entidades Especializadas que los conforman, para lo cual se cuenta con la herramienta legal del Protocolo del ERFEN, Instrumento jurídico vinculante ratificado por todos los países desde 1997. Así mismo, se espera canalizar una mayor cooperación internacional con nuestros habituales colaboradores, pero especialmente con nuevos actores interesados, para los aspectos de capacitación, mejoramiento de infraestructura y actividad de los grupos de trabajo, previstos en el Plan.

3. Cruceros Oceanográficos Regionales en el Pacífico Sudeste.

Desde 1998 y hasta la fecha se han realizado exitosamente diez cruceros oceanográficos regionales conjuntos en los 4 países, como parte de la "Vigilancia Integrada" contenida en el Protocolo del Programa ERFEN. El Décimo Crucero fue ejecutado entre septiembre y octubre de 2006, cumpliéndose con el intercambio de científicos, encargados de revisar las técnicas analíticas empleadas a bordo. Los informes de los cruceros se publican y distribuyen regional e internacionalmente en medio físico y a través de la página de la CPPS www.cpps-int.org.

4. Base de datos de los cruceros oceanográficos regionales.

La base se desarrolló desde el 2004, por un grupo de trabajo del ERFEN, con el fin de tratar de aprovechar todas las potencialidades de tener datos simultáneos de las condiciones del océano Pacífico, tomados por los cuatro países, a partir de 1998. La Base de datos y su manual de operaciones se entregó a los cuatro países en diciembre de 2005, con el fin de que se utilizara para validar la información allí almacenada. A partir del 2007, la base será puesta a disposición de la comunidad científica internacional, bajo políticas claras del intercambio y manejo de la información. ■

5. Boletín de Alerta Climático – BAC,

Se publica mensualmente desde 1990, con información descriptiva, tabular y gráfica de los principales parámetros del sistema acoplado océano - atmósfera del Pacífico Sudeste y resúmenes del clima marino para cada país. El BAC, cuya edición 204 salió el 10 de octubre de 2007, suministra datos actuales sobre el clima marino y -anticipa en términos de perspectiva las probables condiciones en los meses siguientes, en dos versiones, una técnica completa y una resumida, que presenta en forma amigable la información científica de la versión técnica.

ALIANZA REGIONAL PARA EL SISTEMA GLOBAL DE OBSERVACIÓN DEL OCEANO (GOOS, POR SUS SIGLAS EN INGLÉS) DEL PACÍFICO SUDESTE – GRASP

La CPPS participó desde el 2003 en el proceso de creación de GRASP, en octubre del 2005 realizó, con financiación de la COI, la reunión de formalización y fortalecimiento de la Alianza. La CPPS fue designada como Secretaría Técnica de la misma y en tal virtud ha desarrollado importantes actividades de apoyo como la organización de la Primera Reunión de GRASP, en Lima, Perú en junio de 2007, donde se hicieron importantes avances en materia de la elaboración del Plan de Acción Estratégico de la Alianza, de vinculación de nuevas entidades como la Universidad Nacional de Colombia y el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras José Benito Vives de Andreis – INVEMAR y la evaluación y seguimiento al plan de actividades adoptado en octubre de 2006.

OTRAS ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL

1. Últimas actividades del Grupo Mixto de Trabajo COI-OMM-CPPS sobre Investigación del Fenómeno de "El Niño"

El grupo funciona desde la década de los setenta para promover la investigación científica en la región con el tema del fenómeno de El Niño. Su secretaria técnica estaba a cargo de la COI a través de IOCARIBE y durante sus varias décadas de actividades ha impulsado positivamente la labor científica de la región en los campos de la oceanografía y la meteorología marina.

La XI reunión del Grupo de Trabajo Mixto COI/OMM/CPPS sobre Investigaciones Relativas a "El Niño", se realizó en Lima, Perú, 5 al 6 de junio de 2007, contando con el apoyo de la COI y de la OMM, quienes desplazaron expertos desde París y Ginebra, respectivamente.

Como principales resultados de estas reuniones podemos mencionar la discusión y aprobación de los nuevos términos de referencia del Grupo Mixto de Trabajo COI-OMM-CPPS que serán sometidos a aprobación de las instancias pertinentes de las tres organizaciones; la adopción de un plan de trabajo a corto plazo y la designación de la Secretaría General de la CPPS como Secretaría Técnica del Grupo, que ahora se denomina "Grupo Mixto de Trabajo COI/OMM/CPPS para la investigación de El Niño Oscilación del Sur (ENOS) y sus impactos".

2. Relación CPPS- Centro Internacional de Investigación del Fenómeno de El Niño-CIIFEN

La CPPS participó de la idea de la creación del CIIFEN para complementar las labores del Programa ERFEN, especialmente en el campo de los impactos socioeconómicos de El Niño. El CIIFEN se creó en el 2003 y actualmente la CPPS es miembro de su Directorio Internacional, con base en lo cual se han desarrollado acciones tendientes a coordinar labores en el ámbito de los objetivos comunes de la investigación de "El Niño".

En el 2006 se participó en la aprobación del plan estratégico del CIIFEN y se desarrollan permanentes reuniones de coordinación de las tareas en el campo científico.

CONCLUSIONES

La CPPS cuenta con una estructura jurídica y administrativa y con una experiencia de más de 55 años en materia de coordinación y gestión de política y actividades en materia marítima, en los ámbitos jurídico, ambiental, científico y socioeconómico, de los países que la conforman: Chile, Colombia, Ecuador y Perú, a los cuales se suma Panamá en lo relativo a la protección del medio ambiente marino y costero.

Dentro de su ámbito de competencia y labores, muchas de las actividades que se desarrollan se encaminan directamente al monitoreo de los

océanos y a la prevención y mitigación de amenazas de origen natural y antrópico. Todas estas actividades se enmarcan en instrumentos jurídicos internacionales que vinculan a los países y en planes de trabajo legalmente aprobados como los correspondientes al Programa ERFEN.

Las actuales condiciones socioeconómicas y ambientales globales y regionales, en especial los retos del cambio climático global, hacen que el cumplimiento de los planes y tareas orientados a la mitigación y prevención de riesgos y amenazas sean prioritarias pero también de mayor dificultad dadas las limitaciones económicas y tecnológicas de la región.

El valioso apoyo recibido de las entidades internacionales como la GOI, la OMM, el PNUMA y otras más, ha sido determinante y primordial para el logro de los avances regionales obtenidos hasta la fecha, pero no suficientes por lo cual la Secretaría de la CPPS, en cumplimiento del mandato de sus

Estados Miembros, está dispuesta a explorar y obtener otras fuentes de cooperación para el logro de sus objetivos.

Las fortalezas que ofrece la CPPS como mecanismo idóneo para canalizar ayuda para la región, en el campo de la prevención de riesgos y amenazas, son: su experiencia de 55 años, su sólida estructura jurídica respaldada con acuerdos internacionales vinculantes y el apoyo de los gobiernos de los Estados Miembros, incluido Panamá, para el caso de la protección del medio ambiente marino y costero.

La labor de las Secciones Nacionales de la CPPS y de sus puntos focales técnicos, es fundamental y determinante para poder aprovechar las fortalezas de una organización intergubernamental como la Comisión Permanente del Pacífico Sur, por lo cual su fortalecimiento y en particular el fortalecimiento de su labor de coordinación nacional es la clave para el mayor o menor éxito logrado en la implementación de todos los planes y programas anteriormente señalados. ■



**ABOGADOS TITULADOS
Y ESPECIALIZADOS**

NOS ASOCIAMOS PARA PRESTAR
UN SERVICIO SOCIAL,
PROFESIONAL
Y EFICIENTE

LO ASESORAMOS EN EL MENOR
TIEMPO POSIBLE PARA SOLUCIONAR
SUS DIFICULTADES JURÍDICAS.

LOS PROBLEMAS NO SE SOLUCIONAN
POR SÍ SOLOS, NECESITAN ASESORES
EXPERTOS Y DEDICADOS.

DERECHO

- ADMINISTRATIVO
- CONSTITUCIONAL
- TRIBUTARIO
- DE FAMILIA
- COMERCIAL
- LABORAL
- POLICIA
- PENAL
- CIVIL

**ASESORÍA Y
CONSULTORÍA
JURÍDICA**

ES IMPORTANTE PARA NOSOTROS
RESOLVER SU CASO EN FORMA
CLARA, OPORTUNA
Y LEGAL.



**ABOGADOS
CALDERÓN PAZ
& ASOCIADOS LTDA.**

TEL: 302 140 284-0



CENTRO INTERNACIONAL TEQUENDAMA
CARRERA 10 No. 27 - 27 Edificio Bache
Oficina 600. Teléfono: 282 8700

www.abogadoscalderonpaz.com.co
E-mail: abogadoscalderonpaz@gmail.com

Déjese Ayudar

DELIMITACIÓN CON VENEZUELA PENÍNSULA DE LA GUAJIRA

*Almirante (r) Guido Barona Silva
Presidente Consejo Directivo LIMCOL*

En el año de 1833 se protocolizó la disolución de la Gran Colombia como consecuencia la separación de Venezuela. Este es el punto de partida que marca la iniciación, hoy todavía sin terminar, el deslinde de las Fronteras Terrestres y Marítimas. En este escrito nos ocuparemos únicamente de las fronteras terrestres de la Guajira, marinas y submarinas del Golfo de Coquivacoa. Desde antes de estos acontecimientos, en 1776, la Real Cédula del 8 de septiembre separa la Provincia de Maracaibo de la Nueva Granada para agregarla a la Capitanía General de Venezuela que nació en 1742 (12 de febrero) mediante la Real Cédula expedida en esa fecha.

Posteriormente se anexa a la Provincia de Maracaibo el establecimiento de Sinamaica. Las cédulas y órdenes reales que produjeron todos estos cambios jurisdiccionales no abundaban en detalles de límites, pues al fin y al cabo todas eran Colonias Españolas y las divisiones que se crearon (virreinos, capitanías, etc.) tenían como finalidad facilitar la administración de las Colonias.

Volviendo a la disolución de la Gran Colombia surge el primer intento de deslinde de la Península de la Guajira en 1833. El General Páez envía al Señor Santos de Michelena para negociar dos cosas: la deuda externa y los límites territoriales. El Señor Michelena logra grabar a Colombia con el pago del 50%, Venezuela el 29% y Ecuador el 21%. En cuanto a la delimitación trajo a Bogotá la misión de lograr un tratado de amistad, navegación y límites bajo el criterio del *uti possidetis juris* de 1810.

Sin embargo, como resultado de las negociaciones Colombia renuncia al *uti possidetis juris* de 1810 para aceptar el artículo 27 del proyecto presentado por el plenipotenciario venezolano: "la línea límite entre las dos Repúblicas comenzará en el Cabo de Chichibacoa en la Costa del Atlántico, con dirección al Cerro denominado de las Tetas y de aquí rectamente a buscar la altura de los montes de Oca"... El plenipotenciario Colombiano Don Lino de Pombo aprobó el texto y el Congreso ratificó este tratado de 1834 ignorando los Títulos Coloniales que Colombia tiene sobre la Península entregando así la mitad de la Guajira. El Congreso Venezolano por fortuna lo rechazó tajantemente, pues sus aspiraciones llegaban hasta el Cabo de la Vela como punto de partida del deslinde, es decir la totalidad de la Península. Así el Parlamento Venezolano cerró este insólito capítulo de la delimitación con el vecino país.

En 1872 el Presidente de Colombia designó al Señor Anibal Galindo para reanudar las negociaciones y propone por primera vez el sometimiento de la delimitación "después de 40 años de inútiles y largas disputas, someterlas ante un Tribunal o Comisión de Árbitros

elegidos de común acuerdo... y a cuyo fallo se someterían ambos Gobiernos sin apelación de ninguna clase".

El 14 de septiembre de 1881 se firma el tratado "sobre Arbitramento *juris*" entre los Estados Unidos de Colombia y los Estados Unidos de Venezuela". El Gobierno de Colombia encargó al Señor Anibal Galindo para que presentara el alegato correspondiente al Rey de España.

El 16 de marzo de 1891 hizo público el fallo Arbitral firmado por la Reyna Regente Doña Maria Cristina; dividió la Frontera en 6 secciones. Las Secciones para efectos del deslinde la Sección primera corresponde a la Península de la Guajira "Sección primera. Desde los Mogotes llamados los Frailes, por punto de partida del mes inmediato a Juyachí, en derechura a la línea que divide al Valle de Upar de la Provincia de Maracaibo y Río de el Hacha por el lado de arriba de los Montes de Oca, debiendo servir de precisos linderos los términos de los referidos montes por el lado del Valle de Upar y el Mogote de Juyachí por el lado de la Serranía y Orillas de la Mar".

Antes de la ejecución del Laudo el vecino país intento modificarlo con varios proyectos de tratados que Colombia no aceptó. Entonces, de acuerdo con la Convención que reglamentó la ejecución del Laudo, fue nombrada la Comisión Colombiana para la demarcación de las secciones 1 y 2 de la Frontera consignada en él. La primera comisión quedó integrada así: Dr. Ruperto Ferreira Ing. Jefe; Dr. Francisco J. Casas primer ing. adjunto; Dr. Fernando Espejo segundo Ing. Adjunto; Dr. Julio Manrique Ing. secretario ayudante; Dr. Gonzalo Pérez Abogado; Dr. Luis de Roux Medico; Dr. Ricardo Lleras Codazzi Naturista Dr. Santiago Cortes Naturalista dibujante.

El acta del 29 de abril de 1900 sobre la reunión de las dos Comisiones dice: "En los Castilletes, a los veintinueve días del mes de abril de mil novecientos, previa citación de sus jefes, se reunió esta Comisión con asistencia de los miembros que suscriben, y abierta la sesión, se dio lectura al acta anterior. Enseguida se hizo constar: habiéndose recorrido desde la llegada de la comisión mixta a la frontera o sea desde el veinte de los corrientes, toda la porción de la costa oriental de la Goajira, comprendida entre la rada o Puerto Sechey la Ensenada o Laguna de Tucacas, indagando sobre el lugar de la rivera del mar o de las tierras adyacentes que tuviera el nombre de Mogotes de los Frailes, y no habiéndose obtenido dato alguno respecto de los tales Mogotes, bien por que el nombre indicado fue cambiado o porque hayan desaparecido los objetos a los cuales se aplicaba, los señores Ingenieros Jefes de la Comisión, de acuerdo con los Abogados de la misma y el Fiscal de la Agrupación Venezolana,

en vista de que a corta distancia, hacia el norte del sitio denominado Juyachi al cual se refiere el Laudo dictado por la Corona de España, se encuentran unas mesetas llamadas Castilletes, una de las cuales reúne condiciones notables para servir de punto de partida de la línea divisoria entre Colombia y Venezuela, pues que por su formación geológica es de larga duración; se encuentra a la orilla del mar, defendida del oleaje por una aglomeración de rocas duras, es visible a muchas leguas en contorno, tanto del mar como de la tierra; se haya situada a muy corta distancia del caño de entrada de la Laguna Cocineta y es por último, de forma excepcionalmente regular, semejante, como su nombre lo indica, a un castillo fortaleza acordaron y declararon solemnemente que dicho castillete era el punto extremo de la línea divisoria y el punto de separación de la Guajira..."

Queda claro que la Comisión modificó el Laudo Arbitral sin ninguna autorización y con el beneplácito de la Comisión Venezolana. Además incumplió el artículo octavo de la Convención firmada por los representantes de Colombia y Venezuela, convención que reglamenta la ejecución del Laudo. El artículo octavo dice "si en la demarcación o amojonamiento ocurrieren dudas o desacuerdos se someterán por los Comisionados a sus respectivos Gobiernos". La modificación del Laudo en los términos antes expresados significó la entrega a título gratuito de una franja costera al sur de la Península de 60 Kilómetros de largo por 8 kilómetros de ancho, lo que dio a Venezuela el dominio total del Golfo en el área sur occidental.

En 1903 el Dr. Carmelo Arango miembro de la Corte Suprema de Justicia, en un amplio debate en el periódico el Comercio de Bogotá responsabilizó al Dr. Ferreira Presidente de la Comisión Colombiana de este insólito hecho que dio el dominio a nuestros vecinos del Golfo como se anotó anteriormente. Para confirmar lo anterior encontramos en los anales diplomáticos y consulares el informe del Dr. Ferreira que dice "En consecuencia propuse la línea que anteriormente habíamos estado estudiando sobre el plano con el Dr. Casas, y con la cual quedaba la frontera casi toda marcada naturalmente así: del Mojón del Castillete a un cerrito especial que llamamos de las Calaveras, en la Cabecera de la Laguna de Cocineta; de aquí a la Cima de Guazazapa; eminencia aislada que no tiene confusión. Luego una recta entre el Cerro llamado la Teta y la parte mas entrante de la Ensenada de Calabozo. Anterior a la promulgación del Laudo el Ing. Venezolano Peroes levantó un mapa en donde establecían los límites de la Provincia de Maracaibo y la de Riohacha. Cosa curiosa, limite norte trazado por el Ing. Venezolano coincide exactamente con la línea de deslinde trazada por la Comisión Colombiana y naturalmente, aceptada por la Venezolana.

Ahora parece que la Península continúa en la mira de nuestros vecinos pues encontramos en el artículo 14 de la Constitución Venezolana lo siguiente: "La Ley establecerá un régimen jurídico especial para aquellos territorios que por libre determinación de sus habitantes y con aceptación de la Asamblea Nacional, se incorporen a la República".

Dejo al buen juicio de nuestros lectores el anterior artículo para que ustedes saquen sus propias conclusiones.

Toda esta historia anterior constituye una alerta para que nuestro Gobierno se tome con extrema atención, porque ella nos enseña y nos muestra el camino, que debemos seguir para asegurar de una vez y para siempre nuestro dominio y posesión de la Península. Una acción integral del Estado se impone allí para que sus habitantes se sientan colombianos, Educación, Salud, Vivienda, Recreación, Vías, etc. cuyo objetivo inmediato es incorporar esa olvidada región a la vida activa de la República. Uribia antigua Capital de la Intendencia convertirla en un verdadero polo de desarrollo, hacer de Puerto López el Puerto Pesquero que ordeno el Presidente Carlos Lleras Restrepo durante su mandato, promover la Guajira como destino turístico y la exploración en busca de hidrocarburos, etc.

La Conferencia de las Naciones Unidas celebradas en 1958 y 1960 dejaron claro la necesidad de establecer definitivamente un orden jurídico para los mares y los océanos que previeron los usos legítimos del mar con fines pacíficos. Posteriormente organizó la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que codificó los espacios oceánicos, creo nuevos, estableció el régimen de los Fondos Marinos más allá de la jurisdicción Nacional y los declaró Patrimonio Común de la Humanidad, impuso la obligación a todos los Estados Riverenos de proteger y preservar limpios los Océanos, el derecho a la investigación científica, organizo La Autoridad y la Empresa para la administración de los Fondos Marinos.

Consecuentemente los Estados Riverenos se vieron abocados a la necesidad de definir sus fronteras marítimas mediante los procedimientos que señala la Convención. Colombia, definió sus fronteras en el Pacífico y en el Caribe Occidental y Central más no al Oriente con la República de Venezuela.

La entrega de la Franja Costera al sur de la Guajira tratado anteriormente y la de los Monjes en 1952 han complicado profundamente las negociaciones que por más de 40 años se han venido sucediendo sin resultado alguno. La posición del vecino país obstinado en reducir los espacios que le corresponden a Colombia en el Golfo y desconocer sus derechos interfieren los deseos de llegar a un acuerdo. Cerrar el Golfo como Bahía Histórica y declararlo aguas interiores es un imposible por cuanto Colombia tiene ahí costas con ubicación preponderante. En este contexto nos llega la noticia de que en el próximo mes de diciembre se conocerán los resultados de las negociaciones sobre la Delimitación de las Áreas Marinas y Submarinas del Golfo anunciadas por el Presidente de la Comisión Negociadora Colombiana.

Esperamos con moderado optimismo el anuncio hecho por el Presidente de la Comisión Colombiana. La Liga Marítima de Colombia está muy vigilante sobre el resultado de estas negociaciones y espera que la propuesta le sea sometida al pueblo Colombiano al referendo anunciado que en ultimas es quien decide su aceptación.

ESSEX: UN NOMBRE Y DOS BUQUES

Capitán de Navío Ricardo García Berna

Esta es la historia de dos buques norteamericanos con el mismo nombre, que con algunos años de diferencia, a principios del siglo XIX partieron de puertos no muy distantes en la costa este de los Estados Unidos, hicieron viajes semejantes y vivieron episodios trágicos que tuvieron desenlaces en el litoral chileno, no muy lejos el uno del otro; los dos comandantes sobrevivieron y terminaron salvándose en botes balleneros.

La versión completa de este artículo originalmente fue escrita para "La Timonera" de julio de 2006, pero por limitaciones de espacio solamente se publicó lo correspondiente a la fragata "Essex", quedando el relato del viaje del ballenero "Essex" para la presente edición.

Para ubicar al lector en el contexto de la similitud entre los viajes de los dos buques, se incluye un rápido resumen del viaje de la fragata Essex, y a continuación el relato del viaje del ballenero del mismo nombre.

EL BALLENERO ESSEX

La isla de Nantucket está situada en la costa este de los Estados Unidos, al sur de la Nueva Inglaterra. Desde el siglo XVIII se comenzó a desarrollar aquí una próspera industria basada en la caza de ballenas para utilizar su más precioso componente: la grasa, que convertida en aceite, por la época era una valiosa mercancía.

Esta industria, que trajo gran prosperidad a la isla, y se convirtió en el eje de su economía, estaba liderada por cuaqueros, quienes a pesar de su particular ética no tenían inconveniente en escatimar la paga y la comida de las tripulaciones para lograr los mayores beneficios. Alrededor de 1712 se encontraron por primera vez en las afueras de Nantucket: los cachalotes (sperm whales), que aunque más rápidos y agresivos que las "ballenas francas" producían un aceite de mejor calidad y más fácil de manipular. Entonces, se dieron a una implacable caza que alrededor de 1760 había extinguido prácticamente las ballenas y cachalotes.

Lo anterior obligó a los balleneros a alejarse cada vez más de Norteamérica, teniendo que llegar ahora hasta las costas de Chile, Perú Ecuador y el Pacífico occidental, mucho más al oeste de las islas Galápagos. Por ser los viajes más largos (alrededor de dos años) se estimuló el crecimiento de las flotas balleneras, llegando la flota basada en Nantucket, a principios del siglo, XIX a tener más de setenta buques balleneros.

Uno de estos buques era el "Essex", que con sus 24 años de edad, 27 metros de eslora y 238 toneladas de desplazamiento estaba pronto a cumplir su ciclo de edad, por lo que sus armadores no se preocuparon

demasiado por su mantenimiento. Su tripulación la componían 21 hombres así: Capitán George Pollard, 1er Oficial Owen Chase, 2º Oficial, Mathew Joy, 3 Arponeros, 13 marineros, un camarero y un grumete. George Pollard, de 28 años, haría su primera navegación como capitán, pero anteriormente se había desempeñado durante casi 4 años como primero y como segundo oficial, y por tanto era el más conocedor del "Essex."

El ballenero zarpó el 12 de agosto de 1819 hacia el Pacífico Occidental; le tomó más de un mes el paso por el Cabo de Hornos, logrando por fin pasar al Pacífico a principios de enero de 1820. Recordemos que a la fragata del mismo nombre, en 1812 esta navegación le tomó otro tanto, y que el experimentado capitán Bligh, con el "Bounty", no logró hacerlo, y por tanto debió doblar por el Cabo de Buena Esperanza para llegar al Pacífico Sur.

Después de aprovisionar en Talcahuano, en dos meses de operación logró capturar 11 ballenas. La faena de pesca de ballenas era muy dura, peligrosa y sucia; la tarea de localizarlas, arponearlas, e inmovilizarlas al costado del buque era solamente el principio, venía ahora el trabajo de matar un animal furioso y herido, de una longitud con frecuencia superior a la eslora del buque, y "descuartizarlo" en trozos manejables para hervirlos a bordo, con el fin de obtener el aceite, y estibarlos en barriles de madera.

No hallando más pesca en el litoral chileno, Pollard procedió hacia las islas Galápagos, en donde embarcó una buena cantidad de tortugas gigantes, y pretendía continuar hacia una zona denominada de "pesquería de alta mar", a unas 1.800 millas frente la costa peruana, entre la línea ecuatorial y el paralelo 15º sur.

Hacia allí navegaba con rumbo oeste, a la altura de la línea ecuatorial, y a unas 1.500 millas al oeste de las islas Galápagos, en la mañana del 20 de noviembre de 1820. Cerca de las 8 de la mañana, el "Essex" localizó un grupo de cachalotes; se arriaron los tres botes, y cada uno al mando de un oficial se dedicó a la caza. Uno de los botes quedó averiado, por lo que fue de nuevo izado a bordo.

Entonces, desde el buque observaron un inmenso cachalote, (unos 26 metros y 80 toneladas según testimonios), que daba vueltas alrededor del buque, resoplando, sumergiéndose y emergiendo. La tripulación lo observaba con curiosidad hasta que se alejó un tanto. Entonces, tomando impulso se dirigió a toda velocidad hacia el "Essex" y lo golpeó por tres veces; el ballenero se estremeció con cada golpe, y su viejo casco quedó irremediabilmente averiado.

Desde los dos botes que aún se hallaban en faena, observaron incrédulos como el "Essex" se hundía de proa, y hacia allí se dirigieron. El capitán Pollard se hizo cargo de la situación; desde los botes subiendo y bajando una y otra vez al buque a punto de hundirse, sacaron todo lo que les pudiera ser útil: alimentos, algunas tortugas gigantes de Galápagos, agua potable, aparejos de pesca (que de poca utilidad fueron) lona para hacer velas, maderos, herramientas, armas, instrumentos de navegación, y dos ejemplares de un libro familiar para todos los navegantes: el "American Practical Navigator" de Bowditch.

Se iniciaba ahora el trabajo para sobrevivir; comenzando por ponerles palos y velas a los tres botes, y con maderos encontrados a bordo, subirles las bordas unos 15 centímetros. Pero, tan importante como todo esto, debería ser el plan de hacia dónde dirigirse. Dado que los botes no podían navegar contra el viento, estaba claro que no sería posible navegar 1.500 millas hacia el este buscando las islas Galápagos, o las costas del Ecuador, Chile o Perú.

Quedaba la opción, más probable en opinión del capitán Pollard, de navegar con el viento hacia el oeste, buscando las islas Marquesas, pero relatos que corrían entre la tripulación sobre el viaje de la fragata "Essex" en 1813, que daban cuenta de prácticas de canibalismo y de homosexualidad ritual en éstas islas, sembraron el miedo en algunos. Sería difícil también pero no imposible buscar las islas de la Sociedad, y aún Tahití, o Hawai, a 2.500 millas al noroeste, opciones que también había contemplado Pollard.

Pollard no supo imponer su criterio a sus oficiales, aunque eran más jóvenes e inexpertos que él, y terminó por aceptar la alternativa de navegar unas 1.500 millas hacia el sur, en donde se supone que encontrarían unas brisas variables que los podrían llevar a las costas de Sudamérica. Calculando que las provisiones les durarían unos 60 días, ese era el tiempo que deberían emplear para el viaje. Entonces, se repartieron los 20 sobrevivientes y las provisiones en los tres botes aparejados como goletas, y zarparon hacia la incertidumbre.

Navegando trabajosamente las 1.500 millas esperadas y comenzando a sufrir el suplicio del hambre, la sed y las enfermedades, exactamente al día 30 del ataque del cachalote, hallaron un islote desolado llamado Isla Henderson, en donde a duras penas encontraron algo de agua dulce y algunos alimentos. Pero ahora estaban más lejos de la costa sudamericana que cuando iniciaron el viaje.

A la hora de partir de la isla, tres de los tripulantes se negaron a continuar el viaje, y permanecieron en



ésta, con la esperanza de ser rescatados (lo fueron). Los tres botes, con algo de brisa favorable lograron navegar hacia el este, buscando la isla de Pascua, que se hallaba más o menos en la misma Latitud, pero no la encontraron, aunque con el tiempo, siguiendo el método usado por el capitán Bligh del "Bounty", por medio de una brújula y una corredera improvisada, habían aprendido a llevar una estima aproximada.

Gravemente enfermo por el hambre y las penalidades, el día 10 de enero de 1821, el segundo oficial Joy falleció, y dos días después el primer oficial Owen Chase se separaría de los otros botes, pero todos continuaban navegando en dirección general hacia el este. En todos los botes las provisiones estaban agotadas, y como consecuencia el día 20 un nuevo tripulante fallecería en una de ellos.

Se inicia aquí la etapa de mayor horror. Después de muchas discusiones, los otros tripulantes del bote, obedeciendo al hambre que amenazaba con matar a todos, deciden comerse el cadáver en lugar de arrojarlo al mar. En los siguientes días fallecieron otros cuatro hombres, y sus cuerpos corrieron la misma suerte. Esta macabra rutina se hizo peor, cuando al no fallecer ninguno, se decidió echar a la suerte quien sería el próximo en servir de alimento.

Por fin, el día 18 de febrero de 1821, aproximándose a la costa chilena, más o menos a la altura de la isla de Juan Fernández, la tripulación de un buque inglés, horrorizada halló en el primer bote unos esqueletos vivientes, aferrados a unos huesos humanos, tratando de sacarles el último vestigio de alimento. Habían transcurrido 90 días desde su desdichado encuentro con el cachalote. Cinco días después del providencial salvamento de sus compañeros, los otros botes llegaron a tierra, unas trescientas millas al sur. Los despojos humanos en que se habían convertido las tripulaciones fueron trasladados a Valparaíso, y finalmente a los Estados Unidos. ■



LA FERIA DEL MAR EN BOGOTÁ

Exposición y Congreso Nacional de

Desarrollo Marítimo Fluvial y Costero

*Capitán de Navío Rafael Steer Ruiz
Director General EXPOMARES 2007
Presidente Fundación País Marítimo*

NECESIDAD DE DIVULGAR LA NOCIÓN DE NUESTROS MARES.

Hasta hace pocos años no había en Colombia un evento importante, entre los tantos que se celebran aquí, que estuviera relacionado con los mares. No había un escenario a nivel nacional, significativo y multisectorial como es el mar, enfocado hacia el desarrollo económico y la creación de esa conciencia marítima tan ausente y necesaria en un país con las costas y ríos navegables de Colombia. No había nada de esa magnitud y categoría

en este país donde hay ferias y reinados hasta para los temas más inesperados.

En el 2002 la nueva Comisión Colombiana del Océano, reestructurada en el 2000, aprobó formalmente el primer

documento de los años recientes que abordó compilar y estructurar las dispersas políticas sectoriales marinas existentes hasta el momento, y se llamó "Lineamientos" de la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros.

Este significativo hecho nos hizo notar desde aquel momento la ausencia de un escenario público participativo para la divulgación, no solo de los Lineamientos sino de las propias políticas, y más allá de estas, de la realidad marítima del país. Ese escenario es evidentemente más necesario en la capital, la ciudad-región más grande y poblada, que demanda los mayores recursos costeros pero en donde menos se conocen las condiciones de la periferia marítima y fluvial. Esta ciudad es paradójicamente en donde se toma el mayor número de decisiones importantes para aquellas regiones, que a su vez son las regiones con los indicadores de desarrollo más bajos y los índices de necesidades insatisfechas más altos del país.

Lo cual nos llevó a la idea de proponerle al país un evento de divulgación y comercialización, una feria del mar y de las costas, que muy rápidamente incluyó los ríos, todos ellos como arterias comunicantes de comercio, de gente, de recursos y de culturas, nacionales, regionales e internacionales.

CREAR UN DIÁLOGO PERIÓDICO ENTRE LAS REGIONES COSTERAS Y EL INTERIOR

Se necesitaba una actividad pública periódica que permitiera el intercambio. Este intercambio puede

ser comercial, donde se impulse el intercambio interregional entre las costas productoras de bienes y servicios marítimos y la región andina con sus grandes centros urbanos de consumo. También puede ser académico para divulgar al interior del país el conocimiento y comprensión de los mares, ríos y costas; y recíprocamente en las costas la visión e influencia sobre las grandes decisiones que se toman en las capitales del interior. Igualmente el intercambio sería cultural y artístico, para traer la cultura costera de ambos mares, de nuestro archipiélago y de los muchos ríos, al interior, y regresar con el enriquecedor aporte de las culturas andinas hacia las comunidades costeras.

No es cierto que toda Colombia está de espaldas al mar. Evidentemente existe una parte pequeña del país, pero importante, que vive de frente al mar. Esa Colombia Marítima tiene ahora un evento anual, en su capital, que mantiene activa su importancia a pesar de la mentalidad andina, y llama la atención de la opinión pública, de los inversionistas y del Gobierno sobre lo que durante décadas hemos considerado la media Colombia olvidada, no incorporada al desarrollo nacional.

La interacción humana, las redes de bienes y servicios que tiene por sustento el mar y el constante desarrollo de la tecnología, dificultan la concepción de planes y programas estáticos para el océano y los espacios costeros. (j) Por eso, eventos periódicos como EXPOMARES mantienen viva la atención y con certeza ese objetivo se ha logrado plenamente durante los últimos cuatro años. Aunque las ferias y congresos no hacen por sí solos todo el trabajo que falta por hacer, son hitos, referencias, puntos de anclaje que cada año nos recuerdan a todos que volvamos la mirada a las potencialidades y deficiencias de las regiones costeras.

Como dijo el señor Vicepresidente Francisco Santos en la inauguración de EXPOMARES 2006: "El mar y sus potencialidades se están convirtiendo en algo de vital importancia para los colombianos, aunque seguimos teniendo falencias. Este evento tiene entre otros el objetivo de que acá, en el centro del poder, nos demos cuenta que la mitad de nuestro territorio





es el océano. Ya hoy los mapas incluyen, no solo ese cuadradito aislado que mostraba antes al archipiélago de San Andrés y Providencia, sino toda esa cantidad de mar que también es Colombia". Y parte de eso se ha logrado gracias a la realización periódica e ininterrumpida del evento EXPOMARES.

Nos hubiera gustado desde un comienzo que EXPOMARES tuviera mayor participación de la comunidad marítima. Que atendiendo a esta cita anual, todos los gremios que tienen que ver con el mar y el uso de las costas se volcaran a colaborar y apoyarlo de todas las formas posibles. Al fin de cuentas es la principal ventana que tenemos para divulgar qué significa ese "país marítimo" para el desarrollo nacional sustentable. Los que trabajamos en la concepción y diseño de EXPOMARES desde su creación, imaginamos un gran evento que llenará los principales recintos feriales en Bogotá, que "inundará de mar a toda la ciudad" como dijo el Doctor Villegas, Presidente de la ANDI. Pero como también dijo el Vicepresidente Santos, "esto es como una gota de agua que va generando conciencia". Las cosas buenas toman tiempo, perseverancia y continuidad. Eso es lo que nos proponemos hacer con EXPOMARES a nivel nacional

También es cierto que se necesitan eventos regionales en las costas y en los ríos, que complementen lo que hace EXPOMARES en Bogotá, y existe el espacio en el país para hacerlos; tanto en el Caribe como en la costa Pacífica. Esos eventos serían de tipo regional y explotarán aquello que no se tiene en la

capital: el espacio acuático. Pero son eventos de naturaleza algo diferente a EXPOMARES y cumplen otros objetivos también muy necesarios.

En ese orden de ideas, podemos anunciar que la planificación a mediano y largo plazo de la Fundación País Marítimo incluye realizar, en alianza con otras entidades y personas vinculadas, un gran evento en la costa Caribe, así como otro en la costa del Pacífico, que se enfoquen sobre las potencialidades, realidades y problemas marítimos y costeros locales, en sincronización alternada con el gran evento EXPOMARES en la capital. Dicho concierto de actividades fortalecerá el necesario diálogo permanente e institucionalizado entre el centro del país y sus regiones costeras.

Este año EXPOMARES 2007 celebra su cuarta versión continua en el Hotel Tequendama. La fecha fijada después de algunos ajustes inevitables es desde el 19 hasta 21 de Noviembre. Considerando la evolución de EXPOMARES, es posible que muy pronto tengamos que ampliar las instalaciones para adaptarnos al crecimiento de la muestra comercial y de las actividades académicas simultáneas, así como a las otras actividades culturales y comerciales que se suman año tras año en el marco de EXPOMARES. La futura expansión de EXPOMARES y sus proyecciones regionales serán tema que se anunciará durante el evento en Noviembre.

Invitamos a la comunidad marítima, fluvial y costera a participar en este su evento anual, a apropiarse de él, a aprovechar este escenario para darse a conocer ante la opinión pública, ante el Gobierno, ante sus clientes y usuarios, y ante el mundo.

¡EXPOMARES los necesita a todos y todos necesitamos a EXPOMARES

La opinión pública en Colombia no ha sentido de manera palpable el peso político, el valor económico y la importancia social del país marítimo y fluvial actuando integradamente.

EXPOMARES contribuye a mostrarlo solidario, integrado y grande.

Solo así el país podrá comprender la magnitud y el valor de sus mares, ríos y costas, con todo lo que contienen, producen o pueden producir, para la economía, el bienestar y la calidad de vida de los colombianos. ■

FUTUROS EVENTOS

EXPOMARES 2008

El siguiente evento EXPOMARES 2008 será renovado, ampliado y lanzado en Noviembre de 2007, para facilitar que el mayor número de empresas extranjeras y nacionales lo incluyan dentro de sus Planes y Presupuestos del año próximo.

CARTAGENA BOATSHOW 2009

Además de lo anterior, la Fundación País Marítimo está proyectando, en alianza con varias entidades, un evento náutico en el año 2009 en la bahía de Cartagena de Indias. Esta actividad será complementaria con EXPOMARES que se continuará celebrando en Bogotá. El nuevo evento en Cartagena tendrá un carácter muy marino y costero, aprovechando el espejo de agua y el entorno de la ciudad.

Entre otras, participan en su planeación la Federación Colombiana Motonáutica, la Fundación País Marítimo, Editora Mundo Aéreo, EXPOFERIAS, EXPOMARES y las autoridades y empresas marítimas locales.

SAIL 2010 CARTAGENA DE INDIAS Y EXPONAVAL

La Armada Nacional está dando los primeros pasos para realizar otro evento SAIL, de carácter internacional similar al que se llevó a cabo en el 2006. Este magnífico espectáculo naval sería en Mayo de 2010 y participarán buques escuela de todos los países americanos y otros veleros invitados del resto del mundo.

ANIVERSARIO LIMCOL 2006



RECONOCIMIENTOS

La Dirección Ejecutiva de la Liga Marítima de Colombia agradece la generosidad y el sentido de colaboración prestados por los asociados:

*Almirante David René Moreno Moreno
Almirante Guillermo Barrera Hurtado
Almirante Guidberto Barona Silva
Almirante Hernando García Ramírez
Brigadier General Ismael Silva Masmela
Mayor Melba Niño Álvarez
Capitán de Fragata (r) Ernesto Cajiao Gómez
Capitán de Navío (r) Héctor Riveros
Mayor de Infantería Juan Francisco Paz Montufar
Capitán de Corbeta (r) Héctor Vanegas Romero
Capitán de Navío Ricardo Alberto Rosero Erazo
Capitán de Corbeta (r) José Guillermo Páez Sánchez
Teniente de Corbeta José Alonso Escobar Isaza
Doctor Guillermo Rubio Vollert
Ingeniero Ambiental Camilo Botero S.*

ANUNCIADORES

La Liga Marítima de Colombia agradece el apoyo y colaboración de nuestros patrocinadores:

*Villegas y Villegas Ivegás Ltda
Integrity Risks Assessment LTDA
Monserre
Diosor
Ferrostal
Intertug
Cotecmar
Eduardoño
Fundación Náutica Pesquera "Rafael Espinosa Gray
Grupo Coremar
Abogados Calderón Paz y Asociados LTDA
Club Militar*

Inicio | Administración

Limcol

- Quiénes Somos
- Misión
- Visión
- Actas
- Interés en Afiliarse
- Estatutos
- Teléfono Humano
- Eventos
- Consejo Directivo
- Banco de Profesionales
- Documentos Or. Reunión
- Proyectos Limcol

Último Boletín

[ver Boletines](#)

ORIGEN DE LA LIMCOL
La LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA, "LIMCOL", se creó como una ASOCIACIÓN

VISITENOS: WWW.LIMCOL.ORG



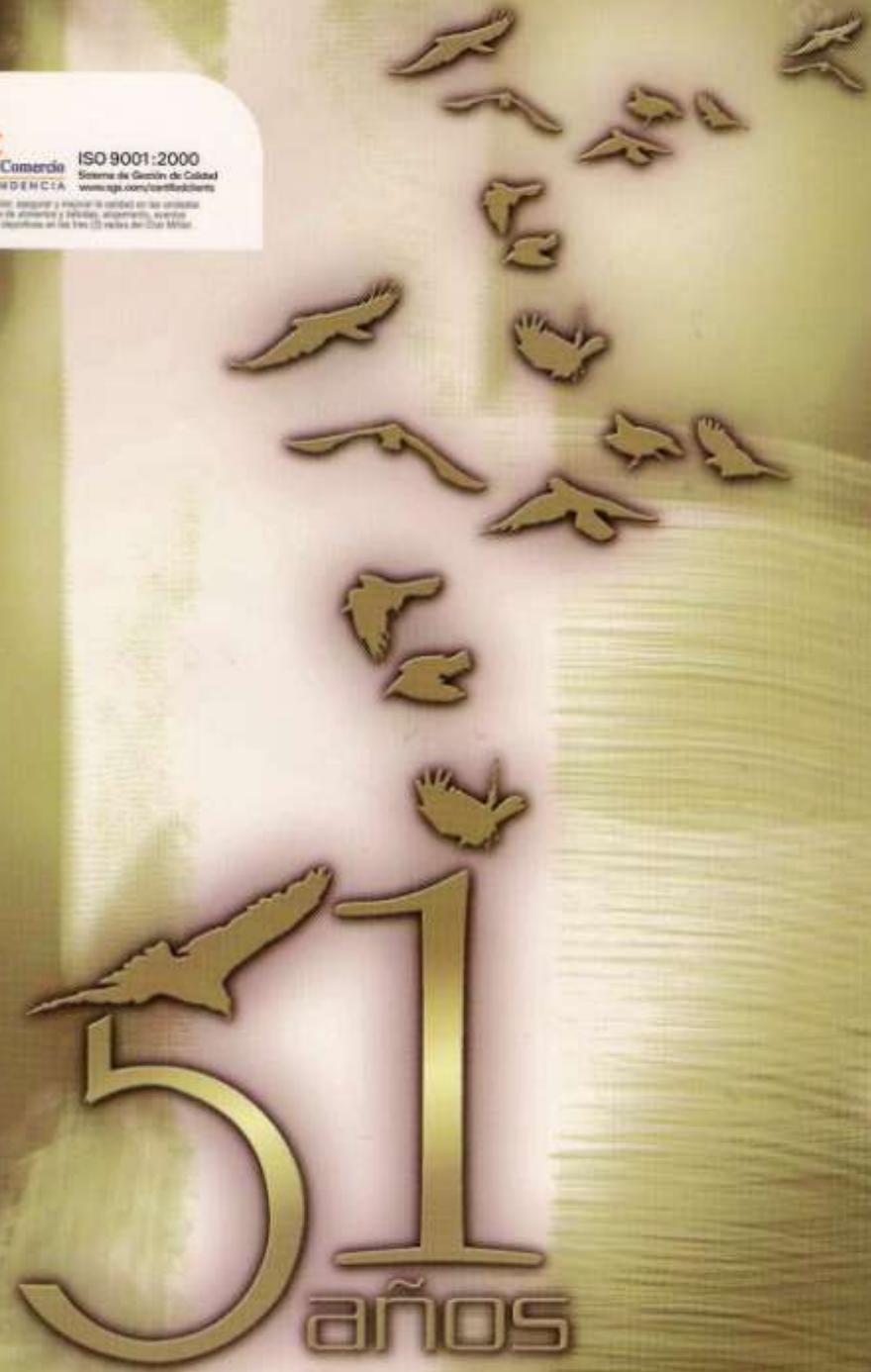
La Liga Marítima de Colombia

*Desea a Todos sus Miembros y a la
Comunidad Marítima Nacional*



*Una Feliz Navidad y un Próspero Año
2008*

Calidad y Excelencia certifican 1956-2007
nuestro servicio



www.clubmilitar.gov.co

Cra 50 No 15 - 20

P.B.X. 2905077

clubmilitar



Servicio con *Calidad y Excelencia*



¡Por nuestras Fuerzas Armadas, para Colombia entera!