

La Timonera



www.limcol.org



**Carga turística,
una herramienta para el desarrollo**



¿Actividad marítima, una solución?

JULIO 2008

EDICION N° 9 AÑO VI

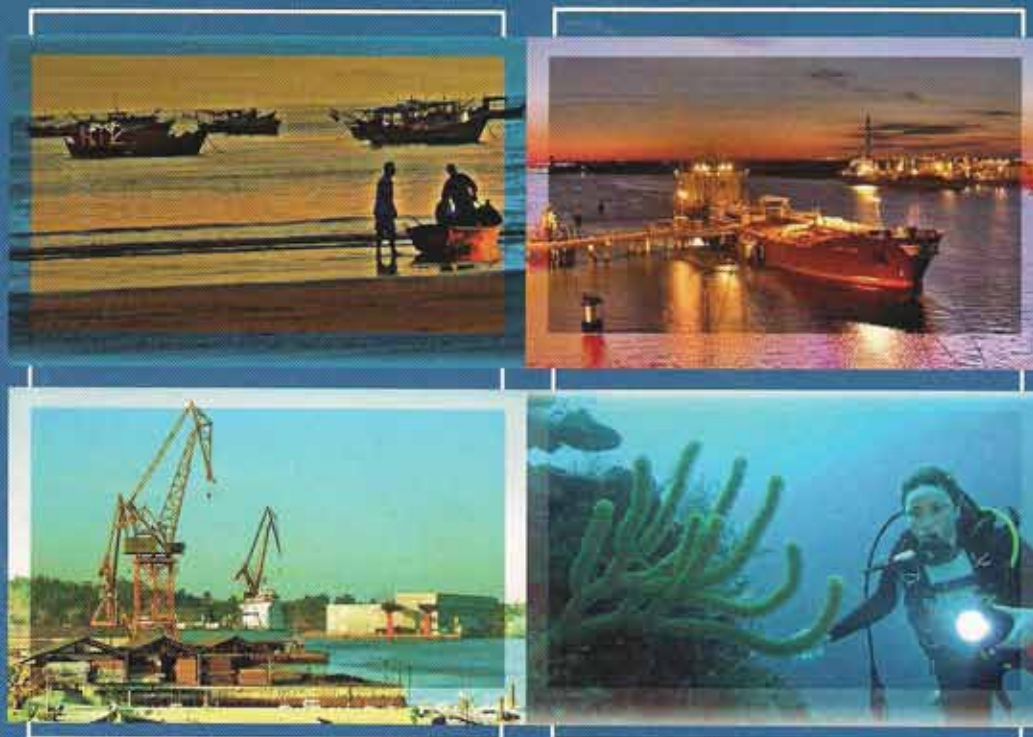
**En LIMCOL...
Nos seguimos renovando**





Feria Exposición Internacional y Congreso de Desarrollo Marítimo, Fluvial y Costero

ExpoMares 2008



Salón Internacional de la Pesca y la Acuicultura

Salón Internacional del Transporte y Seguridad Marítima y Fluvial, Puertos y Logística

Salón de la Industria, la Ciencia y la Tecnología Naval, Marítima y Fluvial

Salón del Turismo Costero, Deportes Náuticos y Medio Ambiente Marino

10 a 12 de Septiembre de 2008

Centro de Convenciones y Exposiciones "Gonzalo Jiménez de Quesada"

Bogotá, Colombia

Informes e inscripciones: tels: (57)(1) 324 9381 - 324 9382 Fax: 324 9383

www.expomares.org

E-mail: expomares@etb.net.co y contactenos@expomares.org



Vicepresidencia
de la República



Armada Nacional



Dirección General
Marítima



Comisión Colombiana
del Océano



Fundación País Marítimo

LA TIMONERA

Directora
FLOR MERCEDES MAYORGALINARES



LIGA MARITIMA DE COLOMBIA

Calle 125 N° 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 Guidberto Barona Silva, Presidente - CF Luis Virgilio Avella Díaz, Vice presidente - 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 Otoya Arboleda - TC José Alonso Escobar Isaza - CN Carlos Escamilla Camacho - CN Hector Alfonso Riveros Valero - CF Ernesto Cajiao Gómez - CF Luis Antonio Parra García, Fiscal - CC Hector Vanegas Romero.

Las imágenes e ilustraciones editadas en esta revista fueron tomadas de: Diego Miguel Garcés Guerrero, www.hiltonpond.org, www.wimageshack.us, www.skyscrapercity.com, www.uca.es, www.cescanaria.org, www.cybercorredera.de, www.wikipedia.org, www.imagen-10cid6016801c538, Navesco, Asorecol, Dimar, CCCP.

Asistencia
Anggie Gómez Ruiz

Diagramación
Armada Nacional de Colombia

Diseño y Acabados
Enrique M. Díaz

Impresión
Imprenta y Publicaciones de las FF.MM

Los artículos de esta revista son de responsabilidad de sus autores y no reflejan 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

Pág. 3

EDITORIAL

LOS TERRITORIOS MARITIMOS COLOMBIANOS.
Almirante (Ra) Guidberto Barona Silva Presidente Consejo Directivo LIMCOL

Pág. 4

OPINIÓN

CONECTIVIDAD E INTEGRACIÓN: ¿CUMPLIRÁ COLOMBIA LA META AL 2019?
CF (RA) Ernesto Cajiao Gómez. Profesor Universidad de San Buenaventura. Coordinador Maestría en Gestión Marítima y Portuaria

CÁMARA MARÍTIMA DE COLOMBIA: CONCIENCIA Y EXPRESIÓN MATERIAL"
Coronel de IM (RA) Julio César Carranza Alfonso

Pág. 10

INTERNACIONAL

EL CARÁCTER INTERNACIONAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA DIMAR

Contralmirante Jairo Javier Peña Gómez. Director General Marítimo

INCONGRUENCIAS DEL DERECHO DEL MAR EN COLOMBIA
Carlos Alberto Ariza Oyuela. Abogado internacionalista

Pág. 20

INFORME ESPECIAL

GOBERNACIONES MARÍTIMAS: ¿UNA OPCIÓN PARA COLOMBIA?
Mayor I.M. Juan Francisco Paz Montufar Abogado.

Pág. 26

TRANSPORTE

NUESTRA HERMOSA ACTIVIDAD MARÍTIMA: SOLUCIÓN PARCIAL AL DESEMPLEO. ¡HORA QUE EL GOBIERNO CENTRAL NOS ESCUCHE!

Guillermo Solano, Gerente Navesco

LA ACTIVIDAD DE REMOLQUE EN COLOMBIA
Coronel IM. Antonio Sandoval Vargas Director Ejecutivo
Asociación Nacional de Remolcadores de Colombia

HACIA UN VERDADERO CÓDIGO NACIONAL DE TRANSPORTE.
Néstor Restrepo Rodríguez.

Gerente Restrepo Asociados, Abogados Asesores. Profesor Universitario

AVANCES EN LA CONCIENCIA MARÍTIMA NACIONAL

CN (ra) Ignacio Rios Melo

Director Fundación Náutico Pesquera "Rafael Espinosa Gray

Pág. 38

MEDIO AMBIENTE

COSTOS AMBIENTALES

Ingeniero Naval José Guillermo Páez Sánchez

Especialista en Planeación Ambiental y Administración de Recursos Naturales

CAPACIDAD DE CARGA TURÍSTICA: UNA HERRAMIENTA PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE EN DESTINOS TURÍSTICOS DE PLAYA

Ingeniera Yuri Hurtado

EXPEDICIÓN CIENTÍFICA AL OCEANO PACÍFICO COLOMBIANO

BUSCANDO LAS RESPUESTAS DEL FENÓMENO DEL NIÑO EN LO PROFUNDO DEL MAR.

Capitán de Fragata Ricardo Morales

Director Centro de Control de Contaminación del Pacífico - DIMAR

Pág. 48

HISTORIA

"JUAN BERNARDO ELBERS, PATRIOTA Y PIONERO"

Capitán de Navío (r) Ricardo García Bernal

GALEÓN SAN JOSE 300 AÑOS EN EL FONDO DEL MAR CARIBE

Capitán de Navío (ra) Guillermo Alfonso Bonilla Amaya

Pág. 56

SOCIALES

Pág. 58

GENERALES



Señor Lector:

Como Directora Ejecutiva de la Liga Marítima de Colombia es un gran honor y motivo de satisfacción poder dar cumplimiento a uno de los objetivos propuestos para este año por la LIMCOL, el cual ha sido poder sacar dos ediciones en el año de nuestra Revista la Timonera órgano de divulgación de nuestra institución.

Para este primer semestre del año, la Revista la Timonera ha seguido renovándose con el nuevo enfoque que se le viene dando desde la edición anterior.

La participación de distinguidos funcionarios tanto públicos como privados nos honra y nos brinda la oportunidad de conocer sus comentarios y apreciaciones con su percepción de temas actuales y de interés para el sector marítimo y fluvial Colombiano. En nuestra revista están presentes los sectores pesquero, histórico, ambiental, jurídico, educativo y ambiental los cuales presentan artículos concretos que muestran la variedad de temas que nos invitan a considerar el estudio de nuestros mares y océanos con un enfoque multidisciplinario, como única forma de entender su complejo accionar, de comprender su importancia para la economía nacional y de aprovechar racionalmente sus valiosos recursos

Quisiera aprovechar esta ocasión para resaltar la inmensa vocación de servicio, la desinteresada y permanente actividad de nuestros asociados que han permitido que la Liga Marítima cumpla con el objetivo para el cual fue creada.

Así mismo me permito invitar a todos los señores oficiales en retiro navales, mercantes y a la comunidad marítima en general a que se vinculen con nosotros; su presencia en nuestra asociación nos permite apreciar la oportunidad de conocer sus comentarios, opiniones y puntos de vista.

La Liga Marítima de Colombia desde su creación ha sido una organización que nació con el deseo y el compromiso colectivo de promover e integrar el mar al desarrollo social y económico de la Nación; igualmente ha querido siempre propiciar la creación de una conciencia marítima que como único fin busca que los colombianos y el gobierno vuelvan sus caras al mar.

Por último, esperamos que este variado temario diseñado para todos los gustos y perfiles profesionales, sea del agrado e interés de todos nuestros lectores.

Muchas gracias

Buen viento y buena mar

FLOR MERCEDES MAYORGA LINARES
DIRECTORA EJECUTIVA LIMCOL



LOS TERRITORIOS MARÍTIMOS COLOMBIANOS

Almirante (Ra) Guidberto Barona Silva
Presidente Consejo Directivo LIMCOL.

“También son parte de Colombia, el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, el espacio aéreo, el segmento de la órbita geostacionaria, el espectro electromagnético y el espacio donde actúa, de conformidad con el Derecho Internacional o con las leyes colombianas a falta de normas internacionales”. (Constitución Política de Colombia).

La Liga Marítima de Colombia tiene como objetivo el fortalecimiento del sector marítimo y en especial su contribución al de la Autoridad Marítima Nacional. En esa dirección viene trabajando en variados aspectos como la reactivación de la Marina Mercante Colombiana, la educación relacionada con el conocimiento del mar y de otras actividades que allí se desarrollan. Ahora ha puesto su mirada en la administración, control y desarrollo, de ese sector promoviendo la creación de una estructura organizacional teniendo en cuenta que el mar es un bien de uso público destinado al goce y disfrute de todos los colombianos que exige una administración y control de las entidades responsables del ejercicio de la Soberanía Nacional. Para ello se está desarrollando un estudio con el fin de establecer la viabilidad de la creación de los departamentos marítimos del Caribe y del Pacífico en la misma forma como se administran los departamentos continentales.

La Liga Marítima basada en la Convención del Mar de Jamaica de 1.982, la Constitución Política de Colombia, la Ley 10 de 1.978, La Política Nacional del Océano, Entre otros, considera necesario e inaplazable darle a los territorios marítimos del Caribe y del Pacífico Colombianos una entidad político-administrativa al más alto nivel, y la forma mas conducente es creando los mencionados departamentos marítimos, bajo la autoridad de un gobernador con el fin de fortalecer la presencia del Estado en esas áreas de jurisdicción en las cuales la República de Colombia tiene soberanía y derechos soberanos de acuerdo con las legislaciones Nacionales e Internacionales.

A los territorios continentales de la República se les dio una estructura organizacional: 31 departamentos territoriales, 1 Archipelagico, olvidando que los espacios marítimos jurisdiccionales del Pacífico y del Caribe son parte integral de la Nación. A pesar de lo anterior no se involucraron dentro de la organización político-administrativa del Estado Colombiano como evidencia de que continuamos en el mar del olvido como lo anota el Capitán de Navío Enrique Román B. a lo largo de sus obras.

Esperamos que para el año 2.009 este plenamente consolidado el estudio que establecerá la viabilidad de crear estos entes administrativos propuestos y las estrategias para realizar su creación a fin de que en el año 2010 la decisión gubernamental haya definido el nacimiento de estos entes administrativos.

Debemos presentar aquí nuestros agradecimientos a la Liga Marítima de Chile y a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, autoridad marítima de la Nación Chilena. Para el ejercicio de su autoridad se ha dividido el litoral de esa nación en 16 gobernaciones marítimas regidas por la autoridad de un gobernador en las áreas de jurisdicción de cada una de ellas, incluyendo su estación en la Antártica Chilena.



CONECTIVIDAD E INTEGRACIÓN: ¿CUMPLIRÁ COLOMBIA LA META AL 2019?

CF (RA) Ernesto Cajiao Gómez
Profesor Universidad de San Buenaventura
Coordinador Maestría en Gestión Marítima y Portuaria

El documento Visión Colombia II Centenario elaborado y concertado por el Departamento Nacional de Planeación en los últimos años, dedica un capítulo especial al sector marítimo titulado: **“Aprovechar los recursos marítimos”** en el que definió como **Visión** la siguiente: **“En 2019 Colombia habrá incorporado el territorio marítimo al desarrollo del país. Este contribuirá significativamente al crecimiento económico sostenible y al aumento del bienestar de la población”**.

El mencionado documento plantea igualmente cinco metas para dar cumplimiento a la Visión establecida, una de las cuales, la número 2, es motivo del presente escrito por sus implicaciones en el desarrollo nacional: **“Alcanzar una mayor conectividad e integración internacional, nacional y regional para la competitividad del territorio marítimo y continental colombiano”**.

Una serie de circunstancias que vienen afectando y transformando el ambiente geopolítico regional, las relaciones comerciales y la infraestructura marítima, nos obligan a preguntarnos si desde ahora se están tomando las medidas para garantizar que el país alcance la meta trazada.

Veamos: En primer lugar las relaciones con los vecinos en particular con Venezuela y Ecuador, en donde se dificulta por decir lo menos, asegurar el mantenimiento de políticas de largo aliento, por las razones suficientemente conocidas del carácter de sus líderes. De esa situación no escapa el comercio exterior colombiano máxime si dos de los tres mejores destinos de nuestras exportaciones son precisamente los dos países mencionados.

El otro socio comercial es Estados Unidos, el más importante de todos, pero sumido en el momento presente en los vaivenes de la política interna con miras a las elecciones presidenciales de finales de año, en donde tenemos más que embolotado el famoso Tratado de Libre Comercio-TLC y pocas esperanzas de que nuestras relaciones mejoren en el futuro con un eventual gobierno demócrata.



Tan precaria situación ha prendido las alarmas de varias instituciones y grupos de pensamiento que destacan la urgente necesidad de que Colombia **diversifique los mercados** con los cuales sostiene intercambio comercial. Es bien reconocido que Colombia desde hace varios lustros se encuentra rezagada en términos de una adecuada inserción en el comercio internacional, criterio de gran importancia para consolidar el crecimiento económico y para ser altamente competitivo en los mercados globales. ⁽¹⁾

No obstante que las cifras frescas del comercio exterior muestran un relativo crecimiento, este se debe más a la recuperación económica mundial y al auge de los precios de los productos básicos que a una mayor oferta exportadora y al fortalecimiento del



comercio exterior. Colombia mantiene el puesto 14 entre 16 países de América latina en el ranking de internacionalización que evalúa entre otros, las exportaciones e importaciones de bienes y servicios, la Inversión Extranjera Directa IED y los ingresos por turismo como porcentaje del PIB.

El índice de desempeño logístico internacional, **Conectados para competir**, un estudio adelantado por el Banco Mundial con el apoyo de una Universidad Finlandesa ⁽²⁾ ubica a Colombia en el puesto 82 entre 150 países analizados, con una calificación de 2.5 sobre 5 en la evaluación de siete factores, a saber:

- Eficiencia en los procesos aduaneros en las zonas fronterizas
- Calidad de la infraestructura de transporte y las tecnologías de la información y las telecomunicaciones (TIC's) para la logística
- Facilidad para el arreglo de embarques internacionales

- Competencia de la industria logística local
- Habilidad para la trazabilidad de los embarques internacionales
- Tiempos de entrega de los pedidos en puerto de destino
- Costos logísticos internos

Por otro lado, vale la pena traer a comentario el estudio realizado por la Cámara de grandes usuarios de servicios logísticos de la ANDI en mayo de 2007 titulado **"Estado de los servicios portuarios en Colombia"**⁽³⁾, del cual extraemos las siguientes conclusiones, entre otras:

- "La capacidad operativa portuaria está llegando al límite.
- Sin incluir las proyecciones de los acuerdos comerciales, la carga está creciendo entre el 9% y el 17% anual en materia de contenedores y el 20% en graneles vegetales. (Este último dato, lejos de enorgullecernos, representa una pérdida de divisas, empleo y desarrollo agropecuario, pues estos volúmenes de



trigo, cebada, arroz y maíz, los deberíamos producir en el país a costos competitivos en lugar de tener que importarlos)

- No se vislumbran soluciones a corto plazo para atender los incrementos en las cargas. Sólo algunas intenciones
- Se requieren inversiones concretas y urgentes que clarifiquen la nueva infraestructura portuaria”

Igualmente observamos en la región el proyecto de expansión del Canal de Panamá, la mayor obra de infraestructura que se realiza en Latinoamérica en la actualidad con inversiones que superan los U.S. \$5.000 millones, que debe entrar en operación en el año 2014, sin contar las inversiones en la modernización de sus puertos en ambos océanos que también superan los U.S. \$2.000 millones, obras que con toda seguridad influirán en el corto plazo no sólo en las relaciones comerciales intraregionales, sino en el transporte marítimo con las nuevas naves post panamax, con capacidades de transporte que superan los 14.000 contenedores, lo que nos transformará irremediablemente, si no tomamos otras medidas a tiempo, en **un país con buques alimentadores** que transporten nuestras mercancías desde y hacia los grandes terminales de trasbordo (HUBS) en Panamá, y, si nos descuidamos, en Manta y Callao.

En el ámbito interno el gobierno no sale muy bien librado y recibe serias críticas por la falta de interés en aportar soluciones aterrizadas y oportunas en materia de conectividad e infraestructura física con alcance estratégico, indispensables para contribuir a la competitividad de nuestros productos en el mercado exterior. La ilusión de un eficiente **punto seco** Buenaventura-Caracas o de la transversal intermodal Tumaco-Pasto-Puerto Asís-Manaos-Belem do Pará, o de la concreción del Plan Puebla Panamá por el Darién colombiano o el proyecto para la integración fluvial suramericana, se mantiene en los libros, en foros y conferencias pasajeras, pero en la realidad la conectividad

regional y el intermodalismo con todo lo que significan para agilizar los procesos logísticos, poco se ven en los planes de gobierno.

Con esta ajustada apreciación de la situación internacional cabe preguntarnos si estamos tomando las decisiones adecuadas que nos conduzcan al cumplimiento de la meta propuesta en el Plan Colombia II Centenario 2019.



Algunos dirán que la fecha-meta está aún lejana pero olvidan que los proyectos macro de infraestructura, en especial en países en vías de desarrollo que no cuentan con los recursos tan a la mano, ni con métodos de planificación de obra tan ajustados como se quisiera, demoran más del doble de lo planeado y terminan costando el triple, sin tener en cuenta las demandas y problemas en la interpretación de los términos de referencia y en la letra de los contratos. ¿Será necesario recordar lo que está pasando con el más cercano y reciente de los contratos como es el de la remodelación del aeropuerto de El Dorado, o con el túnel de la Línea, o con la Vía Tobiagrande- Puerto Salgar?

Un puerto de aguas profundas se tomaría en Colombia desde el momento de la decisión de construirlo al menos 12 años, lo cual estaría justo en los términos del Plan al 2019, siempre que las decisiones se tomaran **HOY**.

Y en el plano del comercio internacional se impone la necesidad de mirar hacia otros mercados, es decir, aplicar el viejo adagio



de **no colocar los huevos en la misma canasta**. Fedesarrollo (4) en su informe mensual de Tendencia Económica, sugiere sustituir mercados hoy concentrados en EE. UU., Venezuela y Ecuador, que podrían tener acceso en otros que permanecen aún inexplorados y que muestran **intensidad importadora atractiva**. (Países que registran una vocación importadora de gran interés por las exportaciones colombianas).

Tales los casos de Argentina, Uruguay y Brasil principales importadores de la cadena petroquímica a los cuales sólo se dirige el 5% de las exportaciones colombianas frente al 43% que se concentra en los mercados de EE. UU., Venezuela y Ecuador. En materia de alimentos el triángulo Guatemala, Honduras y el Salvador (TLC con Centroamérica ya firmado), muestra especial atracción por nuestros productos pero sólo les exportamos el 0,3% frente al 34% que se envía a Venezuela y EE. UU.

Otro caso destacado es el de las industrias gráficas que son muy reconocidas en los países centroamericanos así como en Perú, Noruega y Suiza, hacia los cuales nuestras exportaciones son casi nulas mientras hacia Venezuela y Ecuador se exporta el 40%.

Quedan por mencionar otros atractivos mercados como la Unión Europea, los países del Caribe y los países asiáticos con China a la cabeza con la cual manejamos una balanza comercial deficitaria de más de U.S. \$ 1.400 millones.

Con estas cifras en mente, volvemos a hacernos la pregunta: **¿Estamos tomando las medidas adecuadas y oportunas de conectividad, infraestructura, comercio exterior e intermodalismo para competir internacionalmente en los mercados globales en el 2019?**

- (1) Tendencia Económica, Informe mensual de Fedesarrollo, No. 71, marzo de 2008
- (2) Logistics Performance Index, Connecting to compete, Trade Logistics in the Global Economy, World Bank, 2007
- (3) Estado de los servicios portuarios en Colombia, Cámara de grandes usuarios de servicios logísticos, Édgar Higuera, ANDI, Bogotá, 2007
- (4) Tendencia Económica, ibíd, pág. 3





“CÁMARA MARÍTIMA DE COLOMBIA: CONCIENCIA Y EXPRESIÓN MATERIAL”

Coronel de IM (RA) Julio César Carranza Alfonso

Colombia es un país marítimo por naturaleza: esta es una afirmación que sólo se comprueba en los mapas y en los análisis estratégicos de quienes no viven en nuestro territorio y que además envidian su posición geográfica, vital para un desarrollo económico y social. A casi doscientos años de ser una nación libre, Colombia ha vivido a espaldas de los dos mares que la bañan y desconociendo el potencial económico que tiene en ellos. Nada más desalentador y errado en el proceder de sus gobernantes pasados y recientes. Pero estas líneas no buscan demostrar lo ya evidente de la lastimosa realidad; son un grano de arena más en la tenaz tarea de hacer despertar la conciencia marítima de la Nación y de sus dirigentes, tanto políticos como empresariales.

Sobre hechos notorios como los anteriormente mencionados: la naturaleza marítima del país y la ciega, por demás absurda actitud de la dirigencia nacional para aceptarla y hacerla útil, como ciudadanos del común seguimos insistiendo en buscar caminos que lleven a conseguir los beneficios que por dicha condición natural existen potencialmente. Por esto, hoy se expresa una idea que sin ser de nuestra autoría, recientemente ha aflorado en boca de personas conocedoras del tema y que hoy nos permitimos hacer pública: la creación de la “cámara marítima de Colombia”. Es esta una idea resultante del último Foro sobre el Transporte Marítimo y la suerte de la Marina Mercante Colombiana, la que existió y la que puede existir, que la Dirección General Marítima DIMAR realizó en el pasado mes de marzo del presente año, idea que se fundamenta en el principio de solidaridad, de agremiación y de unir esfuerzos para encausar en una sola dirección todo lo relativo a la industria marítima y sus derivadas desde el punto de vista privado. Podemos decir que no es novedosa en el ámbito regional ya que

solo es necesario dar una mirada a algunos de nuestros vecinos que aprovechando su condición marítima (Panamá, Chile y Ecuador, entre otros) tienen sendas organizaciones que lideran tal actividad en sus respectivas estructuras económicas.

Justificar, preparar y desarrollar un proyecto como el que estamos hoy proponiendo posiblemente tenga muchos contradictores y altos costos sociales, políticos, en intereses particulares económicos, así como de poder regional y nacional. Sabemos que no es fácil; que conlleva a cambiar una actitud desafortunadamente muy arraigada: el de sentirnos un país andino, el de no saber que tenemos más de tres mil kilómetros de costas sobre dos mares, zonas marítimas en cantidad igual o mayor que el mismo territorio continental y toda una riqueza en ellos sin explotar, además sin hacerla útil para nuestra economía; que las empresas nacionales de la industria marítima que existen actualmente desarrollan su razón social aisladamente, sin proyección futura y sin aunar objetivos para provecho de la nación entera. Y es sobre todo la actitud egocentrista de quienes trabajan en el medio que se debe cambiar por una de cooperación, de gremio, de unión, para hacer entender a los demás sectores de la economía nacional que el marítimo tiene mucho valor y que quienes se decidan





apoyarlo, llevarán al Estado Colombiano por un rumbo de desarrollo seguro y prometedor.

La idea de agrupar todas las empresas y actividades profesionales privadas relacionadas con la industria marítima bajo la dirección de una organización del mismo carácter como lo sería la "cámara marítima" busca esencialmente aunar el potencial existente en el país relacionado con ella, actuando como guía de un gremio unido, con objetivos comunes, con parámetros coadyuvantes en sus decisiones, que junto con las organizaciones estatales aprovechen unos y otros el factor humano conocedor del sector, así como las iniciativas y acciones que harían de Colombia un país realmente marítimo por excelencia, promoviendo y haciendo realidad medidas y tareas conducentes a elevar la productividad del mismo. Hoy día encontramos un elevado inventario de entidades gubernamentales nacionales y regionales, así como de normas y documentos relativos al tema marítimo; con la "Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC", documento que fija los derroteros del gobierno sobre la materia, pasando por los programas académicos relacionados que en varias instituciones se están desarrollando, vistos de manera individual se obtiene una elevada resultante que a la hora de la verdad no muestra resultados fructíferos por no tener una meta común que los incentive y los haga sentir fuertes, ni mucho menos lograr hacer cambiar un poquito la conciencia nacional respecto de los océanos.

Además del público, en el campo privado existen muchos subsectores que teóricamente forman parte del sector marítimo y que actúan de manera no coordinada y sin metas concertadas. Uno de los grandes apartes de la industria es el transporte marítimo; al revisar las empresas particulares registradas que trabajan dentro de este campo se obtiene un inventario halagador pero no satisfactorio que haga sentir a la industria marítima y sus derivadas como factor fundamental en la economía nacional. Un recuento de empresas registradas en DIMAR nos da el siguiente resultado total: En empresas nacionales habilitadas y con permiso de opera-

ción de transporte marítimo de cabotaje de carga y pasajeros: ciento cinco (105); de transporte marítimo internacional: diez (10); de transporte marítimo internacional y de cabotaje de carga y pasajeros: treinta y cinco (35); no operadoras de naves con operación de transporte marítimo internacional: treinta y ocho (38); de transporte marítimo turístico de cabotaje: dos (2); de transporte marítimo turístico internacional y de cabotaje: una (1); empresas extranjeras habilitadas y con permiso de operación de transporte marítimo internacional de carga y de pasajeros: ochenta y una (81); extranjeras no operadoras de naves en transporte internacional: dieciséis (16); en transporte marítimo turístico internacional: dieciséis (16). A la anterior relación debemos agregar las empresas que conforman el actual sistema portuario que comprende 122 instalaciones, de las cuales 5 corresponden a Sociedades Portuarias Regionales, 9 a Sociedades Portuarias de Servicio Público, 7 a Sociedades Portuarias Privadas de Servicio Privado, 44 a Muelles Homologados, 10 a embarcaderos o muelles de cabotaje para naves menores y 47 a otras facilidades portuarias que operan en el país y que a nuestro entender manejan tal actividad bajo las normas establecidas por el gobierno, además del listado de operadores portuarios que complementan su actividad, y de otro gran número de empresas y profesiones afines complementarias.

Finalmente, a falta de espacio y como corolario en este corto escrito, queremos invitar a analizar la idea propuesta de crear la "cámara marítima de Colombia", con base en una adecuada ambientación de todos los entes empresariales y profesionales que existen en el país relacionados con el sector, para que bajo un criterio de interés nacional, poniendo el esfuerzo privado de manera armoniosa, y como dicen los expertos constituya otro verdadero componente o eje que lleve al país a *"dar respuesta al desafío de los mares, junto con la Política Marítima, un referente jurídico global y la articulación eficiente de las estructuras administrativas con competencias marítimas"*



EL CARÁCTER INTERNACIONAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA – DIMAR

Contralmirante Jairo Javier Peña Gómez
Director General Marítimo



Al revisar el texto de la visión de la Dirección General Marítima encontramos que la entidad se compromete con el desarrollo del poder marítimo nacional, y establece que se proyecta y proyectará como una autoridad marítima influyente en el ámbito nacional y regional, centrada en mejorar la seguridad marítima y, a través de la coordinación y facilitación, propender por alcanzar los intereses marítimos.

Sin embargo, es mi deseo profundizar sobre el carácter internacional que tiene la Dirección General Marítima en su papel de Autoridad Marítima Nacional y destacar algunos hechos que han sobresalido dentro del accionar diario de DIMAR al interior de los foros internacionales y regionales marítimos donde interactúa.

En este sentido, vale la pena mencionar que el tema marítimo internacional no se circunscribe únicamente a enumerar los

instrumentos internacionales marítimos de los cuales Colombia es parte, y que la Dirección General Marítima trabaja para que se implementen o emita conceptos para asesorar al Gobierno Nacional. Por el contrario, el tema marítimo internacional está intrínsecamente ligado al quehacer diario de la Autoridad Marítima Colombiana por cuanto, las labores misionales que desarrollamos, transporte marítimo, preservación del medio marino, titulación de la gente de mar, registro de buques, facilitación del transporte marítimo, señalización marítima, son actividades plenamente delineadas por instrumentos internacionales de los que el país es Parte y se ha obligado a cumplir, implementando, divulgando, creando conciencia en la comunidad nacional e invirtiendo en recursos humanos, de infraestructura y logística para lograr una consecuente implementación de los compromisos en Colombia.

Este carácter internacional de DIMAR se re-



fleja en el ejercicio diario de las figuras técnico-jurídicas que las leyes propias y aquellas que aprueban convenios internacionales nos exigen, siendo estas, la figura del Estado Rector del Puerto, la figura del Estado de Abanderamiento y la figura del Estado Ribereño.

Desglosando un poco este aspecto, vemos que para ejercer la figura de Estado Rector del Puerto, el Estado ha formado una serie de personas en conocimientos de convenciones internacionales marítimas emanadas de la Organización Marítima Internacional - OMI, y ha dispuesto que se ubiquen en los principales puertos del país, y así, mediante inspecciones rigurosas, se asegure que los buques de bandera extranjera que arriban a costas colombianas, cumplan con las mínimas exigencias técnicas en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación del mar por buques. En cuanto a la figura de Estado de Abanderamiento, esta ha requerido de un esfuerzo profundo por parte del país a través de DIMAR, pues su cabal ejercicio exige un conocimiento profundo de los lineamientos internacionales y nacionales, según sea el caso, para que las embarcaciones que ostenten el pabellón nacional no se consideren riesgosas para el transporte marítimo, tanto nacional como internacional, haciendo que el país tenga un buen nombre en el escenario marítimo por la ausencia de eventualidades que comprometan la seguridad marítima integral.

En cuanto al ejercicio de la figura de Estado Ribereño, vemos que en esta, el país, a



través de la diferentes instancias, entre ellas la Armada Nacional y DIMAR, hace ingentes labores para que la integridad territorial, la soberanía, y las labores administrativas, jurídicas y técnicas que se desarrollan en los espacios marítimos jurisdiccionales, sean compatibles con la costumbre, las normas nacionales y el derecho internacional público, del cual Colombia es fiel cumplidor.

Otra muestra de la labor permanente de la Dirección General Marítima en las cuestiones de carácter internacional es la observación minuciosa de los acontecimientos ocurridos en foros marítimos, regionales e internacionales, donde se realizan labores de planeamiento y ejecución para poder asistir a estos a través de especialistas en hidrografía, oceanografía, economía, medio ambiente, ingeniería, relaciones internacionales, derecho, entre otras, y de esta manera estar a la vanguardia de las corrientes y decisiones internacionales en materia marítima.

Sin embargo, la labor de la Dirección General Marítima ha propendido porque sea especialmente proactiva y lograr crear espacios y situaciones en donde Colombia proponga documentos, estrategias, proyectos y además defienda posiciones o asesore en temas de interés general, contando siempre con el aval y el acompañamiento del Ministerio de Relaciones Exteriores, con el cual se trabaja concertadamente.

Es aquí donde se hace útil mencionar por ejemplo que Colombia, al interior de la Organización Marítima Internacional, (Organización de la que hace parte desde hace 34 años y de la cual tiene aprobados 13 convenios internacionales), ha liderado el tema de prevención del tráfico ilícito de estupefacientes por vía marítima, siendo proponente de trabajos, coordinador de grupos de trabajo internacionales y finalmente redactando resoluciones que se aprueban en el seno de la organización que profundizan sobre este tema.



Gracias a la labor interinstitucional con otras instancias del Estado y a la preparación y sustentación de DIMAR fue que se logró que la OMI declarara a la Isla Malpelo como Zona Marina Especialmente Sensible, permitiendo de una manera sustentada que las áreas que rodean la Isla tuvieran un tratamiento y carácter especial tendiente a preservar no sólo las aguas, sino las especies que en ella se encuentran.



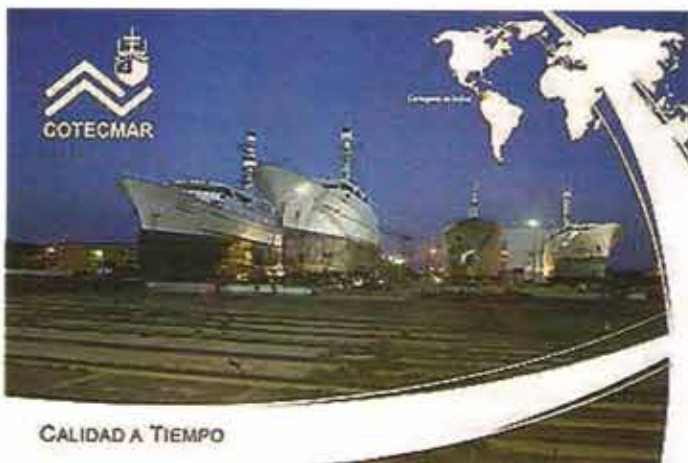
Por otro lado, mediante a la implementación que el Estado realiza del Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, conocido como Código PBIP, o ISPS por sus siglas en inglés, DIMAR ha suministrado información, conocimientos y experiencia a otros Estados de la región, con el fin de contribuir en el cumplimiento de las normas internacionales encaminadas a lograr una protección en la región que permita disminuir las vulnerabilidades del transporte marítimo.

Por último, se debe destacar el trabajo administrativo y temático que conlleva el ostentar múltiples secretarías, presidencias, coordinaciones, etc. en organizaciones, comités y grupos de trabajo, que tratan en especial temas como el transporte marítimo y la hidrografía, permitiéndole al país posicionar su nombre y sus instituciones y generar confianza en especial en el ámbito regional.

Lo anterior, solo es una muestra de como el quehacer diario de DIMAR es una implementación permanente de compromisos internacionales, pues se debe partir de la base que el tema marítimo es un tema de origen y trascendencia internacional. Se aprecia que DIMAR no pretende quedarse sólo siendo fiel cumplidor de normas, sino que pretende demostrar a la comunidad marítima nacional y regional la experiencia y crecimiento como Autoridad, siendo generadora de conocimiento, cooperación e iniciativas que repercutan de manera positiva en el sector marítimo internacional.

Las resoluciones a las que se hace referencia son las resoluciones OMI A.872 (20) de 1997 y las Resoluciones Conjuntas MSC (228) y FAL 9 (34) de 2007 que tratan sobre las Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional"

1 Para profundizar sobre este aspecto se deberá consultar la Resolución de la OMI MEPC 97(47)



www.cotecmar.com

COTECMAR, somos especialistas en las áreas de diseño, construcción, reparación y mantenimiento de todo tipo de motonaves, artefactos marítimos y fluviales.



PLANTA MAJONAL
Zona Industrial Maiporá 2019
Tel.: (+57) (5) 245 5297
cotecmar@cotecmar.com
Suramérica - Colombia
Cartagena

PLANTA SOCAGRANDE
Av. José María Obes Fija 40
A/C "Bolívar"
Tel.: (+57) (5) 655 5452
cotecmar@cotecmar.com
Suramérica - Colombia
Cartagena



INCONGRUENCIAS DEL DERECHO DEL MAR EN COLOMBIA

Carlos Alberto Ariza Oyuela.
Abogado internacionalista

Establece el artículo 101 de la Constitución Política Colombiana, en su primer inciso:

“Los límites de Colombia son los establecidos en los tratados internacionales aprobados por el Congreso, debidamente ratificados por el presidente de la república ...”
A su turno, el último inciso del citado artículo señala: *“También son parte de Colombia, el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva ...de conformidad con el derecho internacional o con las leyes colombianas a falta de normas internacionales”.*

A nuestro leal saber y entender, cuando nuestro texto Constitucional prescribe “de conformidad con el derecho internacional o con las leyes colombianas a falta de normas internacionales”, está manifestando que se rige por los convenios y tratados internacionales celebrados y aprobados por Colombia, y, como más adelante demostramos, el único texto en relación con el ejercicio de la soberanía, jurisdicción y control sobre las zonas marítimas pertinente al tema y del que es parte Colombia es el aprobado en virtud de la Ley 9 de 13 de marzo de 1961 por lo que Colombia ratifica la Convención sobre Plataforma Continental suscrita en Ginebra el 29 de abril de 1958 durante la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.

A su turno, mediante Ley 10 de agosto 4 de 1978, el Estado colombiano dicta normas sobre Mar territorial, Zona Económica Exclusiva, Plataforma Continental, entre otras disposiciones. Al respecto es de resaltar, para el evento que nos ocupa, los siguientes artículos de esta invocada norma:

“Artículo 2. Los buques de cualquier Estado gozan del derecho de paso inocente a tra-

vés del mar territorial, conforme a las normas del derecho internacional”.

“Artículo 7. establece, adyacente al mar territorial, una zona económica exclusiva cuyo límite exterior llegará a 200 millas náuticas medidas desde las líneas de base desde donde se mide la anchura del Mar territorial”.

“Artículo 8. En la zona establecida en el artículo anterior, la Nación colombiana **ejercerá derechos de soberanía para los efectos de exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales vivos** y no vivos, del lecho y del subsuelo y **de las aguas suprayacentes**; así mismo, ejercerá jurisdicción exclusiva para la investigación científica y para la preservación del medio marino”.

Si bien el Congreso colombiano promulgó la Ley 10 de 1978, esta no puede desconocer la Convención de 1958 aprobada por el Estado y, en virtud de la Ley 10 de 1978 se revalida aún más dicha Convención por cuanto limita el ejercicio de la soberanía en la zona económica exclusiva a efectos de explotación, conservación y administración de los recursos vivos, más no prevé la jurisdicción para efectos sanitarios, aduaneros, migratorios y fiscales, propios de la Zona Contigua que a su turno sería parte de la Zona Económica Exclusiva.

En relación con lo anteriormente expresado se deben tener presentes las siguientes circunstancias legales que se muestran, a saber:

- Que las leyes aprobatorias de tratados no se derogan como las demás leyes por cuanto las causas de terminación están previstas en el texto del mismo tratado.
- Según jurisprudencia de la Corte colom-



biana, las disposiciones de leyes aprobatorias de tratados prevalecen sobre otras leyes que le sean contrarias.

- Las leyes que contengan disposiciones contrarias a un tratado pueden ser declaradas inconstitucionales por la Corte.
- La Corte Constitucional debe decidir sobre la exequibilidad de las leyes aprobatorias de tratados. (C.N. Artículo 241 Numeral.10).

Como es sabido, en virtud de la ley 9 de 13 de marzo de 1961, Colombia aprueba la Convención sobre Plataforma Continental suscrita en Ginebra el 29 de abril de 1958. Dicha Convención en su artículo III prescribe "Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no **afectan el régimen de las aguas suprayacentes como alta mar**, ni el espacio aéreo situado sobre dichas aguas".

La Ley 9 de 1961, a que hacemos referencia, señala dentro de su texto aprobatorio, en su Artículo 2 que: "las disposiciones sobre plataforma, a que se refiere la presente ley, **se consideran como parte integrante de derecho interno colombiano para todos los efectos jurídicos de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 7 de 1944**".

Conforme esta anterior disposición, Colombia tiene reconocida la soberanía sobre el lecho y el subsuelo marino de su plataforma, y, en principio, **reconocido el uso común de la masa de agua**, ello por entender según Ginebra, que es Alta Mar, lo que se traduce en la existencia de la **libertad de pesca**, amén de la libertad de navegación.

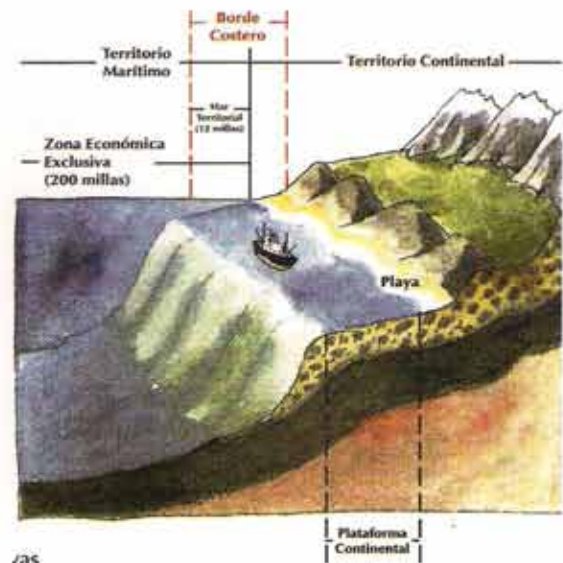
No obstante, la gran mayoría de los Estados ribereños han declarado hoy día, la zona económica exclusiva, desvirtuando el concepto de "alta mar" indicado en el texto de Ginebra. Lo anterior no es absoluto en el caso colombiano toda vez que conti-

núa como parte del Convenio ginebrino invocado.

Es un hecho que no es conveniente calificar las aguas suprayacentes a la plataforma como alta mar, por que en ella no existen todo la suma de derechos estatales a saber: soberanía, jurisdicción y control, esos derechos son verdaderas facultades exclusivas y excluyentes, pero el Estado colombiano las percibe de una manera dual y es ello precisamente lo que origina la incongruencia. Esa incongruencia trajo a nivel internacional la necesidad y razón de extraer del texto de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982 en su artículo 78 la palabra "ALTA MAR", pero Colombia no es parte de dicha Convención, antes, por el contrario, sigue bajo el texto Ginebrino a la luz de la comunidad marítima internacional.

Lo que se entiende del texto ginebrino es que bajo sus postulados, la soberanía de un Estado posee varias limitaciones: libertad de navegación y sobrevuelo sobre la masa de agua suprayacente que puede constituir alta mar, lo mismo que la pesca, entre otras.

Ahora bien, con la declaración sobre ZEE vertida en la Constitución Política, aparentemente se desvirtuaría el concepto de alto





mar, indicado en el texto de Ginebra. Y es que por donde se mire es riesgoso para un Estado afirmar que las aguas suprayacentes al lecho de la plataforma son alta mar, ya que son muchos los estados entre ellos Colombia los que han proclamado soberanía, jurisdicción y control y otras facultades exclusivas en tales aguas.

El artículo 78 del texto de Jamaica de 1982 establece:

“Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no afectarán a la condición jurídica de las aguas suprayacentes o a la del espacio aéreo de tales aguas.”

Obviamente ello es así por cuanto la nueva condición de esas aguas es la de ser ahora ZEE. Esa es la diferencia entre Ginebra de 1958 y Jamaica de 1982 en la primera está

la palabra alta mar en la segunda simplemente desaparece. Adicionalmente, se debe tener presente que Colombia es parte de la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados en virtud de la Ley 32 del 29 de enero 1985 y entre sus preceptos, igualmente se resaltan las siguientes que son de interés primario para el tema que nos ocupa.

En cuanto al concepto de tratado, este está dado por un sinnúmero de tratadistas que, palabras más o palabras menos, lo definen de la siguiente manera:

“Es todo acuerdo de voluntades entre dos o más Estados o sujetos de derecho internacional, destinado a producir efectos jurídicos, los cuales consisten en crear, modificar o extinguir una relación o situación jurídica.”

Su objeto es enunciar unas reglas de dere-





cho objetivamente válidas para las partes y conlleva la fuerza obligatoria de los tratados.

PACTA SUNT SERVANDA: (Artículo 26.) Su fundamento jurídico reside en la paz, seguridad y convivencia entre los Estados y al respecto a la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados de 1985; señala que “Todo tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplido por ellas de buena fe”.

Y es que una vez perfeccionado el vínculo jurídico internacional, el tratado ley trasciende del ámbito nacional, y, por tanto, se regula por los postulados del orden jurídico internacional encontrándose también conforme con el principio fundamental de reconocimiento con plena validez y vigencia a los efectos que de él se derivan, junto con la norma fundamental **pacta sunt servanda**.

En el ámbito nacional colombiano, la Corte Constitucional ha reconocido y considerado el conocido control posterior de los tratados por vía de acción pública ciudadana en virtud del cual, y aplicado al tema que nos ocupa, la Corte debe pronunciarse respecto de un tratado anterior a la Carta de 1991 siempre que medie acción ciudadana, de no ser así el tratado conserva su vigencia. A más de ello, **en virtud del respeto y observancia a la norma Pacta Sunt Servanda, el órgano ejecutivo del Estado Colombiano, estaría conminado a acudir a los conductos regulares para, según un procedimiento de orden jurídico-internacional, desatar en ese ámbito el vínculo, procediendo a denunciar el tratado.** Para efectos de la Convención sobre Plataforma Continental suscrita en Ginebra el 29 de abril de 1958 y el mismo texto convencional, éste conserva su vigencia por cuanto en ningún momento han sido expresamente declarados contrarios a la Constitución de 1991.

Lo anterior bien puede ir ligado a lo dispuesto por el artículo 27 — Derecho Interno y observancia de los tratados — de la

Convención de Viena cuando dispone que: **“Una parte no podrá invocar las disposiciones de su derecho interno como justificación del incumplimiento de un tratado...”**.

Son limitaciones impuestas por el Derecho Internacional al Estado colombiano, o a cualquier Estado según se trate, por que en el evento que un Tratado o Convenio sea contrario a su ordenamiento legal interno, siempre dependerá de la naturaleza de la obligación internacional asumida “si se trata de una obligación prevista en un instrumento internacional del cual hace parte un Estado, para el caso Colombia, este debe retirarse del instrumento, siguiendo las reglas previstas en el mismo o las del derecho internacional general, para no incurrir en incumplimiento de sus obligaciones; pero “si se trata de una obligación de derecho internacional imperativo o de un Jus Cogens, el Estado colombiano no puede desconocerla. Lo anterior, por cuanto tanto el principio pacta sunt servanda como las normas imperativas de ius cogens son obligatorias para Colombia en virtud de lo establecido en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados.

Así pues, Colombia reconoce que la maza de agua suprayacente al lecho de la plataforma es **alta mar** y de acuerdo con lo prescrito convencionalmente **en la alta mar existe libertad de pesca e igualdad en el ejercicio de los respectivos derechos.**

Existen entonces unos límites que se en-





cuentran reconocidos por el derecho internacional, y tales son los impuestos a través de las normas imperativas de **Jus Cogens**, definidas por el artículo 53 de la Convención de Viena como aquellas "*aceptadas y reconocidas por la comunidad internacional de Estados en su conjunto como norma (s) que no admite (n) pacto en contrario y que sólo puede (n) ser modificada (s) por una norma ulterior de Derecho Internacional General que tenga el mismo carácter*".

Si bien esa norma ulterior existe - Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982 - lo cierto es que la Convención sobre Plataforma Continental suscrita en Ginebra el 29 de abril de 1958, también lo es y es a ella a la que Colombia pertenece y surtiste el ánimo de permanecer, ello teniendo en cuenta que han transcurrido más de dos décadas sin que Colombia haya renunciado al *JUS COGENS* de 1958, para adherirse al Jus Cogens/82.

Y es que el Estado colombiano sí cuenta con la prerrogativa de terminar su *dual Jus Cogens*, prerrogativa brindada por La Convención de Viena invocada, ya sea por imposibilidad subsiguiente de cumplimiento, cambio fundamental de las circunstancias, por aparición de tratados que estén en oposición de una norma imperativa de derecho internacional - *Jus Cogens* - y por aparición de una nueva norma imperativa de derecho internacional - *Jus Cogens* emergente -.

En cuanto a la jurisdicción interna de estirpe constitucional o menor y en relación con lo anteriormente manifestado tenemos lo siguiente:

- En cuanto a la vigencia de los tratados aprobados y ratificados por Colombia antes de la promulgación de la Constitución de 1991, para todos es claro que los mismos conservan su validez y vigencia salvo que a través de una acción ciudadana sea demandada su constitucionalidad procediendo la Corte al llamado control posterior.

- No se puede alegar una disposición de derecho interno para negarse a cumplir el convenio.
- En cuanto a la vigencia del Convenio, esta está subordinada a la vigencia del mismo manifestada en su texto y de lo contrario de acuerdo a lo prescrito por la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados, una parte no podrá invocar las disposiciones de su derecho interno como justificación del incumplimiento de un tratado. (Artículo 27. Convención. de Viena).
- Estando en vigor el Convenio, el derecho interno no puede dejarlo sin efecto por que las causales de terminación o suspensión se rigen por el derecho internacional y/o por la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados.

Una de las consecuencias que se pueden presentar con relación a la dualidad de criterio legislativo es el hecho de buques pesqueros realizando faenas en la hoy denominada Zona Económica Exclusiva, como pasamos a exponer:

Una embarcación de pesca puede ser capturada por una unidad de la Armada de Colombia o el Cuerpo de Guarda Costas, cuando esta se encuentre realizando faenas de pesca en aguas que según la Constitución de 1991, la Ley 10 de 1978, e igualmente a la luz de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982, convención que si bien fue suscrita por Colombia no se encuentra aprobada ni ratificada por este país, es conocida como Zona Económica Exclusiva, donde el recurso pesquero se entiende exclusivo para los nacionales del Estado ribereño; pero incongruentemente a su vez es reconocida como ALTA MAR a la luz de la Convención sobre Plataforma Continental suscrita en Ginebra el 29 de abril de 1958, de la que es parte Colombia. En aras de discusión, en el hipotético caso de no estar navegando en alta mar, sino dentro de la zona económica exclusiva, dicha zona se entiende alta mar a fi-



nes de navegación, es decir, que sobre dicha zona prevalece el criterio ginebrino de libertad de navegación, independientemente del tipo de actividad legal o ilegal que estuviese efectuando, de adelantar faena de pesca en aguas pertenecientes a un Estado soberano; en relación con la pesca, esta sí sería sancionable bajo la Convención de 1982 más no debe ser aplicada por Colombia por cuanto no se encuentra ratificada por nuestro país.

Por otra parte el criterio de plataforma varía de Ginebra/58 a Jamaica /82, por que la primera la aprecia en el sentido de profundidad y no admite horizontalidad más que la capacidad de explotación por parte del Estado ribereño; en cuenta a la segunda que es más acorde con los postulados nacionales establece dos tipos de plataforma una que beneficia a los Estados con grandes plataformas geológicas, pudiendo llegar hasta 350 millas y, otra jurídica que beneficia a Estados con poca plataforma pero que les adjudica hasta 200 millas sin importar la profundidad.

Por último, otro criterio que deberá tenerse en cuenta es el relativo a la delimitación de las plataformas de dos o más estados por cuenta Ginebra/58 habla de equidistancia y Jamaica/82 se regula a través de la equidad. Según Ginebra/58, las plataformas laterales o enfrentadas deberían ser limitadas de común acuerdo, y, en caso de no lograrse esta, recurrir a la línea media o equidistante. Según Jamaica /82, en la delimitación lateral o enfrentada de la plataforma, se abandona el principio geométrico de la equidistancia y se recurre, manteniendo el principio del acuerdo mutuo, al artículo 38 de la Corte Internacional de Justicia, con miras a lograr la equidad.

Conclusiones.

1.- Colombia, si bien suscribió la Convención de 1982 no procedió a su aprobación y ratificación.

2.- La Convención sobre Plataforma Continental suscrita en Ginebra el 29 de abril de 1958, aprobada mediante Ley 9 del 13

de marzo de 1961, es norma vigente para Colombia por cuanto la Corte Constitucional no se ha pronunciado negativamente sobre ella, es más, mediante Sentencia C-191/1998 la Corte reconoce que la Convención sobre Plataforma Continental se encuentra incorporada al derecho colombiano, declarando como la Convención que hace parte del bloque de constitucionalidad.

3.- En virtud de la Convención de 1958, la nave pesquera extranjera que sea capturada: a) navega en alta mar donde existe libertad de navegación y de pesca por cuanto de conformidad con el Artículo 3 de dicha Convención la masa de agua suprayacente al suelo de la plataforma se considera alta mar, donde existe libertad de navegación y de pesca. b) A la luz de esta Convención la captura de pesca es permisible.

4.- En cuanto a la pesca, y teniendo en cuenta la Convención de 1958, esta se efectuaría en aguas no jurisdiccionales colombianas, por ser alta mar según Ginebra/58.

5.- Finalmente en Jamaica/82 se reitera lo dicho en Ginebra/58 respecto a la situación jurídica de la plataforma continental, que no afecta ni el agua, ni el aire suprayacente (pese a ello, la situación en 1982 es muy diversa a la situación de 1958 para esas aguas suprayacentes; antes constituían alta mar, ahora son zonas económicas exclusivas; antes los derechos del resto de los Estados eran mayores, ahora son menores. Y la prerrogativa la tienen los Estados ribereños y Colombia lo es.

¡Eduardoño, una marca y muchas... muchas SOLUCIONES NÁUTICAS!



Motores fuera de borda YAMAHA 4T y 2T, motores marinos, motos acuáticas y botes en poliéster reforzado con fibra de vidrio desde 12 hasta 45 pies, para múltiples propósitos, en los sectores deportivo, pesca y transporte. Marina, en la ciudad de Cartagena, con servicio de muelle, parqueo y mantenimiento.

unidas a otras múltiples líneas de negocio con muchas soluciones



SOLUCIONES AMBIENTALES

Amplio portafolio con un excelente servicio en: Plantas de tratamiento de agua potable y residual, plantas desaladoras, sistemas sépticos, tanques de almacenamiento de agua y productos químicos, entre otros.



LUBRICANTES

Lubricantes Eduardoño para motores a gasolina 2T y 4T refrigerados por agua y aire. Lubricantes Chevron, para motores diesel y a gasolina y todo tipo de industria.



AGRÍCOLA

Guadañadoras, motosierras, fumigadoras, motobombas, aradores y motores pequeños a gasolina y diesel.



ENERGÍA

Soluciones en generación de energía para el campo y la ciudad. Plantas eléctricas a gasóleo y diesel, desde 0.05 hasta 400 KW.



SERVICIO POSVENTA

Repuestos GENUINOS que garantizan el perfecto desempeño de los equipos en el tiempo y talleres de servicio técnico, con mano de obra certificada para el mantenimiento y reparación de los equipos.



Atención directa en nuestros propios centros de exhibición y venta y en más de 600 puntos de la Red de Distribución en todo el País

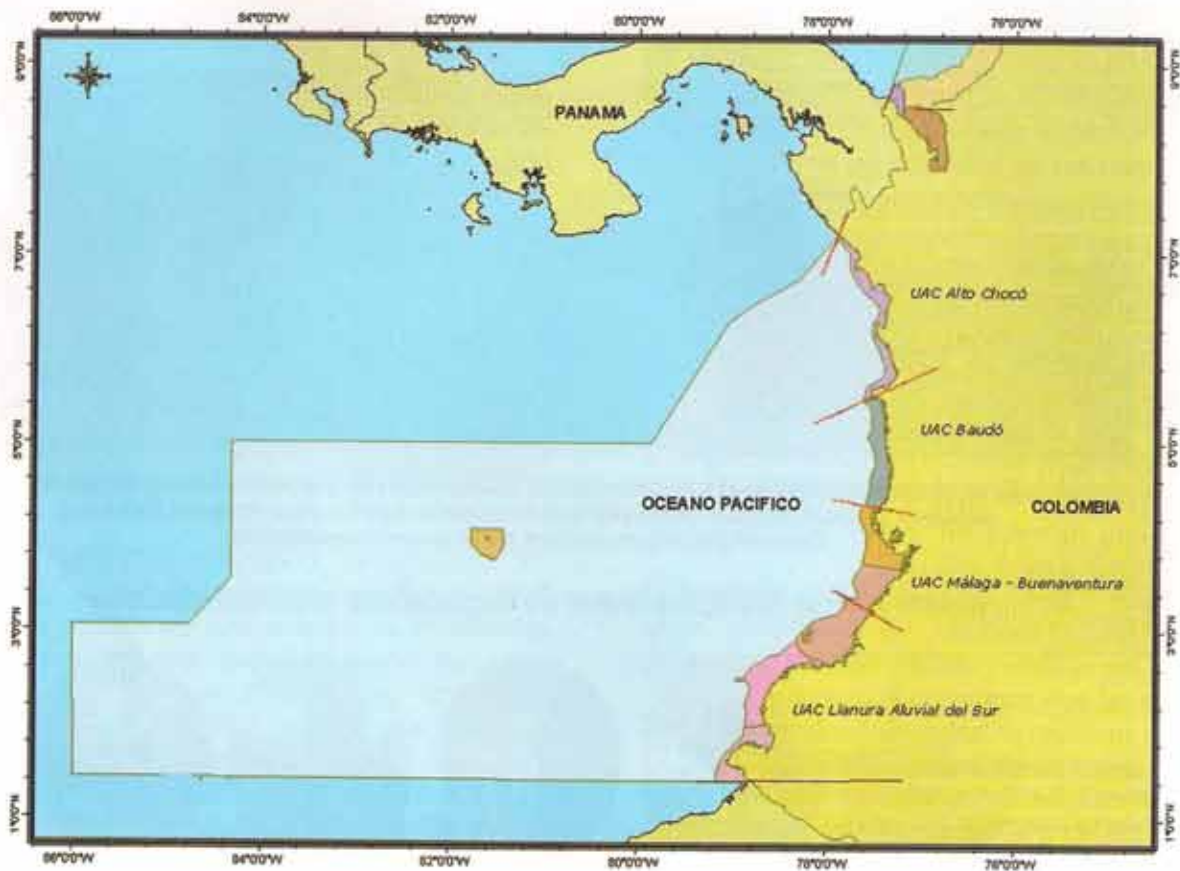
• MEDULLÍN Carrera 46 14-68 Correo. 30444 3888 Fax (3011) 9942 AA, 1112 • TIGÜÍ Carrera 42 (Autopista Sur) 46-171 Correo. (0372) 2953 Fax (0) 373 9449 AA, 1112
• BOGOTÁ, Calle 194 22-81 Correo. (1678) 0019 Fax (1678) 9445 AA, 1112 • BUENAVENTURA, Calle 6 (Ave. Simón Bolívar) 218-42 Correo. (2342) 2210 Fax (2342) 3357
• CARTAGENA, Calle 25 34A-10 Calle Real, Merga Correo. (3060) 8395 Fax (3060) 7369 AA, 4231 / Bosque Tronco. 52 16 347 Avenida Occidente Naval Correo. (3060) 4970 Fax (3060) 4146

www.eduardono.com



GOBERNACIONES MARÍTIMAS: ¿UNA OPCIÓN PARA COLOMBIA?

Mayor I. M. Abogado, Juan Francisco Paz Montufar



En un mundo donde los recursos cada vez son más escasos y en el que la mayor riqueza proviene de los mares, los Estados que tienen territorios sobre las costas han establecido una serie de regulaciones legales tanto a nivel interno como externo para reglamentar las actividades que se realicen en los mares y océanos del mundo. Es así como a través de tratados internacionales se determinaron límites marítimos, mares territoriales, zonas contiguas, zonas económicas exclusivas y plataformas continentales y se crearon en algunos países Gobernaciones Marítimas para controlar las actividades en los mares y plataformas continentales.

Colombia es un país que tiene jurisdic-

ción sobre dos océanos con todo lo que ello implica (en cuanto a recursos, actividades económicas y soberanía) y en virtud de ello es necesario consolidar cada vez más la soberanía, jurisdicción y dominio sobre los territorios costeros. Si bien la Dirección Marítima es una Autoridad Nacional que ha desempeñado a cabalidad su labor en este aspecto, es imperativo desarrollar estrategias para su fortalecimiento continuo y para el cumplimiento de sus objetivos y fines establecidos por la ley y por la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros; de esta forma la creación de gobernaciones marítimas se perfila como una alternativa para reafirmar la autoridad en las mares colombianas.



Las gobernaciones marítimas o regiones navales son jurisdicciones territoriales costeras en las que se dividen los espacios oceánicos de determinados Estados que bajo esta figura le dan competencias especiales a los departamentos que ostentan este título, especialmente en materia de comercio, regulación de actividades económicas relacionadas con la explotación de los mares, protección del ecosistema marino y defensa de las leyes internacionales adoptadas por el país. Adicionalmente con el establecimiento de la gobernación marítima se hace una división administrativa que comprende subdelegaciones marítimas y alcaldías del mar, las cuales están controladas y reguladas por el poder ejecutivo; de esta manera se articula una estructura diferente al resto del ordenamiento territorial, especializada para los territorios marítimos.

Estas gobernaciones y subdelegaciones marítimas están a cargo de funcionarios de la Armada del respectivo país y son nombrados por el Presidente de la República, quien a su vez establece las funciones que deben cumplirse en el ejercicio del cargo. De igual manera existe una jerarquización entre gobernadores y subdelegados marítimos tanto a nivel militar como administrativo, es decir, que los subdelegados atienden las funciones que le asignen los gobernadores marítimos con lo que se asegura la presencia de estas autoridades a lo largo de todo el litoral.

La importancia de las gobernaciones marítimas radica en la capacidad que tiene el Estado de optimizar las funciones de control marítimo y defender sus intereses sobre estas zonas, además de la ampliación de responsabilidades para quienes adquieren el estatus de gobernador marítimo o subdelegado (que se reconocen también como capitanes de puerto) en cuanto a la reglamentación de actividades marítimas (investigación, pesca, navegación comercial e internacional, transporte, etc.), protección del ecosistema (vigilancia de playas, limpiezas submarinas y aplicación de los tratados in-

ternacionales relacionados con este aspecto) y defensa de la soberanía nacional en concordancia con lo establecido en las leyes internas y lo estipulado por las Fuerzas Armadas del país.

Hoy día existen gobernaciones marítimas en varios países de Latinoamérica; se destacan las de Chile, México y Argentina por la trayectoria e importancia que tienen las regiones marítimas dentro del ordenamiento territorial, las cuales sirven de modelo para el establecimiento de las mismas en otros países. Tal podría ser el caso de Colombia que tomando elementos de las regiones navales de estos países está en capacidad de conformar gobernaciones marítimas propias que en el largo plazo podrían cobrar la misma importancia de las continentales que existen actualmente.

Las gobernaciones marítimas en Chile están legitimadas en la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, promulgada en 1953, en la cual se establece el funcionamiento de las gobernaciones marítimas, subdelegaciones y alcaldías del mar en el país. Chile cuenta con 16 gobernaciones marítimas a saber: Arica, Iquique, Antofagasta, Caldera, Coquimbo, Valparaíso, Hanga Roa, San Antonio, Talcahuano, Valdivia, Puerto Montt, Castro, Aysén, Punta Arenas, Puerto Williams y Antártica Chilena¹. Dichos territorios están determinados en número y jurisdicciones por el Presidente de la República, a su vez los gobernadores marítimos deciden el número y competencia de los subdelegados marítimos y alcaldes del mar. Cada gobernación marítima igualmente está en permanente vigilancia y control por parte de las autoridades a través de la Armada chilena.

Cabe mencionar que algunas gobernaciones son anteriores a la aparición de la legislación orgánica en Chile, Puerto Montt por ejemplo fue creada en 1849 al igual que la gobernación de Arica que fue creada en 1880, estas aparecen ante el aumento del trá-

fico comercial marítimo en las costas chilenas durante ésta época, en principio dichas gobernaciones asumieron funciones de control comercial que con el tiempo se fueron ampliando hasta las facultades que ostentan en la actualidad, de igual manera los gobernadores marítimos de todas las regiones navales se reúnen periódicamente a fin de implementar estrategias que mejoren la actividad de las gobernaciones en el litoral chileno.

Por su parte, México cuenta con 7 regiones navales: Pacífico Norte, Mar de Cortés, Pacífico Centro, Pacífico Sur, Golfo del Norte, Sonda de Campeche y Región Caribe, a su vez las regiones navales están divididas en 13 zonas navales con sus respectivos sectores.² Dichas jurisdicciones están adjuntas a la Secretaría de Marina Mexicana y son todas comandadas por el Cuartel General de la Marina de México.

Las regiones navales mexicanas están contempladas en la Ley Orgánica de la Armada de México, promulgada en 1993, están en cabeza de oficiales navales de más alto rango y sus funciones están enfocadas principalmente a velar por la seguridad de las fronteras marítimas mexicanas, así como prevenir crímenes como narcotráfico o tráfico de personas y el paso ilegal a otros países, también pueden ejercer funciones de control al tráfico comercial pero de forma subsidiaria a las de defensa de la soberanía nacional.

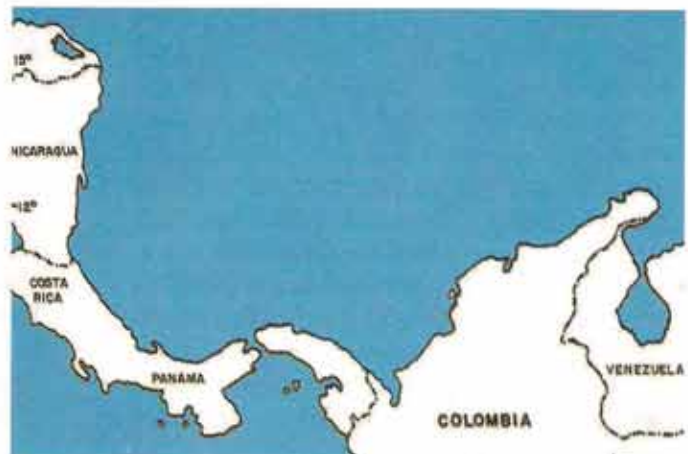
Finalmente en Argentina existen 2 áreas navales; la Austral, creada en 1974 y la Atlántica, creada en el 2000, la primera de ellas fue creada con el fin principal de vigilar y controlar las investigaciones que se hacen sobre todo en la zona de la Antártida al igual que la conservación del ecosistema de la región considerado como uno de los mas importantes en el largo plazo debido a la gran cantidad de recursos que maneja, adicionalmente atiende emergencias que ocurran en altamar dadas

las condiciones geográficas de la zona donde se encuentra ubicada. Por su lado el área del Atlántico fue creada con el fin optimizar el control del mar y la soberanía argentina sobre esta parte del litoral, está más encaminada hacia el manejo de las operaciones comerciales en el mar así como a la reglamentación del tráfico marítimo en la zona.

Al igual que en el caso mexicano las áreas navales argentinas están en cabeza de oficiales del más alto rango, están subdivididas en jurisdicciones navales y cuentan con todo el equipamiento y el apoyo de la Armada para el cumplimiento de sus funciones, además de contar con el control directo del gobierno al tratarse de una jurisdicción especial.

Así pues se constituyen las zonas marítimas en estos países de Latinoamérica que como se mencionó anteriormente, tienen gran importancia debido a su trayectoria histórica y a los buenos resultados derivados de su funcionamiento en los lugares donde operan. De igual manera el trabajo conjunto con el gobierno permite que la actividad de las regiones marítimas se enfoque especialmente hacia la consecución de los fines del Estado, teniendo en cuenta que en la mayoría de Estados costeros la actividad de estas regiones cobra una importancia mayor..

Ahora bien, en el caso colombiano, no hay jurisdicciones marítimas establecidas en el





ordenamiento territorial que contempla la Constitución del 91, no obstante existen capitanías de puerto que asumen las funciones que tienen las gobernaciones marítimas en cuanto al control del tráfico marítimo, defensa de las costas y conservación del medio ambiente. Adicionalmente Colombia ha establecido mediante la Ley 10 de 1978 sus límites marítimos y adoptó un mar territorial de 12 millas, zona contigua, la plataforma continental y la zona económica exclusiva, así como el espectro electromagnético, el espacio aéreo y toda la zona donde tendría jurisdicción el Estado de acuerdo con las leyes colombianas.

La ley adoptada por Colombia en cuanto a su mar territorial y sus costas deja abierta la posibilidad de establecer departamentos marítimos en el país, igualmente el hecho que tenga jurisdicción sobre dos océanos no solo permite sino que hace necesario la implementación de organismos con más poder del que tienen actualmente las capitanías de puerto y que permitan garantizar la administración de los territorios marítimos.

Adicionalmente el ordenamiento territorial establecido en el Título III de la Constitución Nacional contempla la posibilidad de crear, eliminar o fusionar entidades territoriales así como delimitar sus competencias siempre y cuando estén al servicio del Estado. Dicha facultad recae sobre el Congreso de la República que puede decretar la creación de nuevos departamentos conforme a lo establecido en la ley orgánica del territorio. La conformación de nuevos departamentos le da a los territorios que los comprenden independencia y autonomía administrativa dentro del marco de lo establecido por el Estado. **De esta manera se legitima constitucionalmente la posibilidad de establecer departamentos marítimos en Colombia siempre y cuando su formación y funcionamiento esté subordinado a la consecución de los fines del Estado.**

Así pues, en Colombia cabe la posibilidad

de establecer dos gobernaciones marítimas, una en cada océano donde se tiene presencia: **la gobernación marítima del Caribe** tendría límites con Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Jamaica, República Dominicana, Haití y Venezuela en virtud de los tratados internacionales ya ratificados por todos los países. Por su parte **la gobernación marítima del pacífico** estaría limitando con Ecuador, Panamá y Costa Rica. Cabe destacar que estos límites se miden a partir de líneas de base recta tal como se mide el mar territorial.

Junto con la creación de las dos gobernaciones marítimas también cabe la posibilidad de establecer alcaldías del mar tomando como modelo la estructura chilena. Las alcaldías del mar serían las Capitanías de Puerto que operan actualmente; en este orden de ideas en la gobernación del Caribe se ubicarían las alcaldías de: Barranquilla, Santa Marta, Cartagena, Riohacha, San Andrés, Turbo, Coveñas, Puerto Bolívar y Providencia. Mientras que en la gobernación del Pacífico se encontrarían las Alcaldías de Buenaventura, Tumaco, Bahía Solano y Guapí. Las capitanías conservarían sus funciones de control del tráfico marítimo, guardacostas y conservación del ecosistema, pero ahora harían parte del ordenamiento territorial del país con todas las facultades y obligaciones que esto implica.

Con la creación de estos departamentos marítimos lo que se busca es fortalecer la Dirección Marítima como autoridad marítima nacional, darle una ventaja administrativa a estos departamentos sobre todo en materia económica (a través de la adecuada explotación, exploración y desarrollo del mar territorial y las zonas que legalmente le pertenecen al país), dada la importancia geopolítica que estos tienen de cara a los desafíos que presenta el contexto mundial actual y con ello fortalecer la posición de Colombia en la Comunidad Internacional y lograr una defensa aún más férrea de la soberanía territorial en los mares.



Con el establecimiento de las gobernaciones marítimas y de las alcaldías del mar lo que se busca finalmente es la creación en Colombia de un Ministerio del Mar (actualmente esta organización, o sea el Ministerio el Mar está dado con la existencia del la Dirección Marítima y Portuaria) bajo el mando de la Armada Nacional de la República de Colombia que sea el ente del Estado ante el que respondan las Gobernaciones Marítimas y Alcaldías del Mar. Una vez creado este organismo, promover nuevas políticas que favorezcan el desarrollo continuo y significativo del sector marítimo, dadas la gran extensión e importancia como parte del territorio nacional sobre el Mar Caribe y el Océano Pacífico.

Una vez establecidos estos cambios en el ordenamiento territorial nacional, con el apoyo del Congreso y las autoridades competentes, lo que se logrará será una optimización del aprovechamiento de estas dos importantes regiones del país tanto a nivel económico como político. Con la adecuada explotación de los recursos se espera que haya un incremento de las relaciones comerciales de Colombia así como un mayor crecimiento económico dadas las condiciones bajo las cuales operarían las gobernaciones marítimas. Políticamente, el establecimiento de gobernaciones marítimas es un factor muy importante para la consolidación de las fronteras marítimas del Estado colombiano, en la medida que contempla entre sus funciones más importantes, la defensa de los intereses del país y de su soberanía frente a los posibles abusos de otros países.

Es por ello que se puede afirmar que la creación de los departamentos marítimos como primer paso hacia la constitución del Ministerio del Mar, es un proyecto que debe ser tomado en cuenta por las autoridades competentes, dadas las características geoestratégicas del territorio colombiano. Los casos de otros países que han establecido igualmente estos departamentos demuestran que es el mejor sistema para

potencializar los beneficios que las regiones costeras ofrecen a los Estados que tienen acceso al mar.

Igualmente y a modo de conclusión, cabe recomendar el emprendimiento de actividades con miras a dejar en firme un proyecto de reforma al ordenamiento territorial en el Congreso, considerando que la Constitución del 1991 permite la ejecución de estos cambios así como el bloque de constitucionalidad reflejado en los tratados internacionales que ha ratificado Colombia en cuanto a la definición de sus fronteras. Así pues se tienen a la mano todas las herramientas para hacer posible este proyecto que beneficiaría en gran medida a toda la nación.

LEY ORGÁNICA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, en: www.armada.cl/.../
 LEY ORGÁNICA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE.pdf consultado en: 12/junio/2008
 3 SECRETARÍA DE MARINA, ARMADA DE MÉXICO en: <http://www.semar.gob.mx/directorio.htm> consultado en: 11/junio/2008
 4 MARCO JURÍDICO, ARMADA DE MÉXICO en: <http://www.semar.gob.mx/juridico/marco.htm>
 AREAS NAVALES ARGENTINAS en: http://www.ara.mil.ar/areas_navales.asp



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

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





NUESTRA HERMOSA ACTIVIDAD MARÍTIMA: SOLUCION PARCIAL AL DESEMPLEO. ¡HORA QUE EL GOBIERNO CENTRAL NOS ESCUCHE!

Guillermo Solano, Gerente Navesco



Quisiera empezar este artículo, citando a nuestro libertador Simón Bolívar en una frase bastante representativa. Después de leerla y releerla parece que no hubiéramos evolucionado desde entonces.

“Siendo muy difícil apreciar dónde termina el arte y principia la ciencia, si su inclinación le decide a aprender algún arte u oficio yo lo celebraría, pues abundan entre nosotros médicos y abogados pero nos faltan buenos mecánicos y agricultores que son los que el país necesita para adelantar en prosperidad y bienestar.”

Simón Bolívar

(Extraído del libro “LA EVOLUCIÓN DEL PENSAMIENTO EDUCATIVO DE BOLÍVAR” Autora Ana Carmen Neissa de Mantilla – mi suegra-.)

Todos los meses vemos con cierta sorpresa los datos del desempleo en Colombia. La verdad sé que hay una discusión de cómo salen esas cifras del DANE, y que es difícil determinar con exactitud el índice real de desempleo. Lo que sí sé con certeza es que hay una enorme desigualdad en nuestro país en cuanto a condiciones de vida y oportuni-

dades de bienestar. Pareciera que entre más se aplican las teorías neoliberales en nuestros países latinoamericanos, los números son más positivos pero para unos pocos. Sencillamente los que algo tenemos de riqueza, no podremos hablar de felicidad completa cuando vemos que otros sencillamente nada tienen. La falta de oportunidades laborales son claras.

Una consecuencia del desempleo sin lugar a duda es la orientación de las nuevas generaciones a realizar actividades novedosas, concentrándose donde la actual sociedad tiene necesidades. Viendo la frase inicial de nuestro Libertador, nos causa sorpresa que desde esos tiempos “abundan entre nosotros médicos y abogados”. Seguramente muchos de Ustedes han estado en la encrucijada de orientar a sus hijos qué estudiar y antes de tener un título prestigioso, debería uno pensar en lo que ese hijo hará después de graduado. No puedo creer que un médico recién egresado su sueldo sea miserable para una persona que ha estudiado 7 años. Esto sencillamente es que el mercado está copado en esos sectores. Y no vale la pena hablar de otras carreras donde la situación puede ser peor. Hoy seguramente puede ganar más un buen plomero o carpintero (me refiero a los cumplidos), que un verdadero profesional.

Es aquí donde nuestro SECTOR MARÍTIMO tiene mucho de qué hablar y qué decir frente al gobierno central que hasta el momento poco o nada hemos recibido. Mientras La DIMAR hace grandes esfuerzos por convencer a los diferentes ministerios so-



bre el impulso que necesita los temas del mar, el éo en estas instituciones es mínimo. Seguramente no ven una utilidad real en nuestro tema marítimo y tienen la sensación que el país está bien servido en este campo.

Pues bien, el gobierno hoy en día tiene los oídos abiertos frente a actividades que generen nuevos empleos y nosotros, el SECTOR MARÍTIMO, estamos listos a contribuir para constituir puestos no solamente en cantidad, sino bien remunerados. Desde ese punto de vista el gobierno no se puede tapar los ojos.

Veamos estas ideas más en detalle con dos ideas centrales:

LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

Ante el alto costo de la mano de obra de ciertos países en especial Europeos, la mayoría de armadores en compañía de astilleros han decidido construir en otros países menos desarrollados donde los precios de la mano de obra son muchísimo menores. El buque es total o parcialmente construido en China, Rumania, Eslovakia e incluso Vietnam. Los Europeos con esta asociación armadores-astilleros constructores han transmitido su tecnología a estos países para que sea allí donde se fabrique el buque. Es decir, que la supervisión está totalmente rea-

lizada por los armadores o astilleros europeos pero la mano de obra soportada por estos otros países. Lo que es la máquina principal, grúas, equipos del puente y algunos otros sistemas más sofisticados son traídos de Alemania u Holanda.

Hoy este esquema empieza a utilizarse por un constructor en el astillero de COTECMAR. No sé exactamente cuál haya sido la experiencia comparado con otros países, en cuanto a costos se refiere. En todo caso ya se colocó la primera piedra. Frente a la fuerte rotación de directores de COTECMAR ha sido difícil tener una política a largo plazo.

NAVESCO por su parte tiene la firme intención de construir en Colombia, y para ello invitamos al Gobierno Nacional para que desarrollemos este proyecto.

Son varias las ventajas que hemos encontrado de construir en Colombia frente a países como Holanda y Alemania. En esos países los trabajadores tienen un horario laboral que empieza hacia las 8:00 a.m. y termina a las 3:30 p.m. Aquí sin duda se pueden incluso hacer trabajos nocturnos. Por otra parte el clima en épocas de invierno los afecta considerablemente, teniendo que parar por dicha inclemencia. O se ven en la obligación de detenerse hasta que las condiciones climatológicas mejoren para trabajos especiales como por ejemplo aplicación de pintura.

El Gobierno Nacional tiene la capacidad de incentivar estas actividades económicas como lo ha hecho en otros sectores. Aplicar exoneraciones de impuestos, crear áreas de construcción especiales con incentivos tributarios y ampliar las posibilidades que los recursos de las AFC, hoy restringidos a la construcción de vivienda, puedan ser utilizados por los fondos para esta actividad, son algunas de las medidas que el Gobierno pudiera implementar.



Para medir la capacidad de generación de empleo de esta actividad, basta ver la cantidad de personal utilizado por COTECMAR en la construcción de barcazas y remolcadores que hoy realiza. Los resultados deben ser innegables sobre la cantidad y calidad de empleos que se pueden generar con la construcción. Valdría la pena solicitar estas estadísticas, para construir una muestra realmente representativa.

FORMACIÓN DE TRIPULACIONES

En varios seminarios con Dimar se ha resaltado la escasez de tripulación que se va a presentar en el mundo en el corto plazo. Eso es innegable y por demás preocupante. Muchos armadores extranjeros están creando sus propias escuelas ante la posibilidad que en un futuro muy próximo sea una realidad la falta de personal experimentado.

Algunos países empiezan a tomar la vanguardia en la formación de nuevos tripulantes. China y Perú son unos de esos ejemplos. Ya hemos tenido varios buques fletados donde la tripulación es toda de nacionalidad China con la curiosidad que el único que sabe inglés es el capitán. No nos sorprendamos cuando los Chinos invadan en este rubro como en muchos otros.

Y qué decir del Perú donde la escuela naval Peruana tiene contratos con empresas de personal europeo en el que el tripulante y oficial ya tienen trabajo una vez se gradúen.

Sería ingenuo pensar que habrá trabajo suficiente para tripulantes y oficiales colombianos mediante las navieras nacionales. Por ello este proyecto debe pensar en satisfacer las NECESIDADES MUNDIALES y no locales. Por otra parte las pocas navieras nacionales empiezan a verse afectadas fuertemente por la falta de tripulación en vista del cierre de nuestra Escuela Mercante.

Pero lo que es peor y se percibe como un problema nuevo, es que ahora para el armador nacional le es más costoso contratar tripulación colombiana que utilizar extranjeros ¿Sabían Ustedes esto? Las altas prestaciones sociales y la revaluación del peso son los factores más importantes para que los extranjeros empiecen a ser más económicos. Para que tengan una idea, el ahorro anual de contratar por ejemplo peruanos, con relación a la colombiana, puede estar alrededor de los USD 70,000 para una tripulación de 10 tripulantes. ¡Quién lo creyera!

Bueno señores, esperamos que con este nuevo caballito de batalla de exaltar las bondades de nuestra actividad marítima, en la generación de nuevos empleos de calidad y cantidad tengan algún tipo de eco en el Gobierno Nacional. Al menos de habérselo comunicado al Gobierno Nacional, ya la responsabilidad recae en ellos. Después que no argumenten que no se lo dijimos.





LA ACTIVIDAD DE REMOLQUE EN COLOMBIA

Coronel IM. Antonio Sandoval Vargas
Asociación Nacional de Remolcadores de Colombia
Director Ejecutivo



Con seguridad podemos decir que la actividad Marítima y Portuaria en el país se divide en antes y después de la emisión de la Ley 1 de 1991, mediante la cual el Gobierno Nacional tomó la decisión de privatizar la empresa Puertos de Colombia, hasta entonces de carácter 100% estatal y con el agravante de operar bajo un concepto monopolístico, en la cual se centralizaban los servicios portuarios que usualmente utilizan las naves que recalán en cualquier terminal marítimo del mundo, entre ellos la muy especializada operación de asistir a los buques en su aproximación y despegue de las posiciones de atraque asignadas.

Bajo esta modalidad funcionaron por largos años los principales terminales marítimos de Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura como también los de menor categoría en Turbo, Tumaco y San Andrés.

Para el efecto el Gobierno Nacional a través de la mencionada empresa en los años 60 y 70 adquirió en el mercado residual de los EE.UU. algunos remolcadores con bastante uso y lejos de contar con las características que se utilizaban en ese momento en los terminales modernos, hasta el punto de que se trataba de equipos de un solo eje, dotados de máquinas alternativas, con potencias que no sobrepasaban los 800 caballos de fuerza, lo cual de ninguna manera les brindaban la posibilidad de desarrollar la maniobrabilidad, esencial característica, que junto con la potencia juegan el más importante papel en el proceso de asistir adecuadamente a los buques mercantes, que para ese entonces podían estar entre las 10.000 y 20.000 Toneladas de desplazamiento.

Bajo este esquema funcionaron los terminales marítimos operados y administrados por el Estado, con algunas tímidas incursiones por parte del sector privado, que ante la degradación de los equipos existentes, tuvieron la oportunidad de incursionar con remolcadores modernos dotados de los equipos necesarios para asistir a las naves mercantes, pero siempre operando bajo la administración de la Empresa Puertos de Colombia, lo que causaba cierto temor para invertir decididamente en el sector.

En el intermedio y bordeando la década de los ochentas hizo su aparición el "boom" del carbón en la Guajira y con ello la necesaria incursión de buques graneleros superiores a las 100.000 toneladas para evacuar el producto, lo cual trajo consigo la necesidad de contar con Remolcadores capaces de atender, asistir y maniobrar estos "monstruos" del transporte, desconocidos hasta entonces en nuestro medio.



Fue así, como la Empresa concesionada para realizar la exploración y comercialización del Carbón, adquirió remolcadores tipo "VOITH SNYDER", cuya característica principal es la de tener su sistema de propulsión horizontal, tecnología de última generación para la época, que les permitía ejecutar las maniobras de asistencia a los grandes graneleros con absoluta confiabilidad. Vale la pena anotar que estos remolcadores fueron ensamblados en los astilleros de la empresa CONASTIL en Cartagena y hasta hoy han prestado con eficiencia el servicio para el cual fueron adquiridos.

Trascurrieron solamente unos años para que se iniciara en firme la explotación de petróleo con el descubrimiento de los importantes depósitos de crudo en CUSIANA Y CAÑO LIMÓN, lo cual demandó la construcción de toda una infraestructura para evacuar el producto desde el interior del país hasta el puerto de COVEÑAS, lugar escogido como punto final del oleoducto que concluyó en un tramo submarino de 16 millas configurándose de esta manera el terminal marítimo mar afuera, como la mejor alternativa para posicionar un gran depósito flotante (F. S. U.) con capacidad de almacenar 2.200.000 barriles de crudo al cual arribaban los buques banqueros (80.000/ 100.000 Toneladas) encargados de transportar el producto a los mercados internacionales.

Esta novedosa operación, desconocida en el país, obligó a diseñar toda una estrategia operacional, dado su altísimo riesgo, que obviamente exigía como prioridad la presencia de remolcadores y otras embarcaciones especializadas que garantizaran en un todo la eficiencia, la seguridad, el control del medio ambiente y la logística necesarias para realizar el proceso.

De esta manera hicieron su aparición los Remolcadores tipo "SUPLY". En un principio suministrados por empresas extranjeras, pero rápidamente inversionistas colombianos trajeron al país los equipos necesarios para atender la operación y asistir a los Pe-

troleros que ininterrumpidamente en los últimos 20 años han venido evacuando el petróleo a sus diferentes destinos.

En el año de 1991 y puesta en ejecución la Ley 1 se abrieron las puertas para los inversionistas particulares para llenar, entre otros, el enorme vacío, que por sustracción de materia, existía en las nacientes Sociedades Portuarias, al no contar con los sistemas de remolque que reclamaban los nuevos buques mercantes que ya eran de 30.000 y 40.000 toneladas y el negocio marítimo entraba en una etapa en la cual, los tiempos de permanencia en los puertos era vital para enfrentar la competencia en todos los niveles.

Los puertos administrados particularmente por las Sociedades Portuarias, iniciaron el proceso de transformación de los terminales marítimos en todos los sectores, incluyendo el de servicio de remolcadores y es de esta manera como las empresas especializadas, motivadas por la privatización y el espacio que consecuentemente se presentó,





iniciaron la adquisición y modernización de sus flotas trayendo equipos de última generación, como los remolcadores tipo “Z-DRIVE” o AZIMUTALES, con potencias que van desde los 2.000 BHP, hasta 7.500 BHP., que operan hoy en todos los puertos del país, garantizando de manera total las diferentes operaciones portuarias que demandan los buques de cualquier tipo y bajo cualquier circunstancia, además de atender

las emergencias que puedan presentarse a nivel marítimo y portuario.

Hoy podemos decir con absoluta confianza que así como los puertos colombianos, son modelo en Suramérica y en algunos casos en el mundo, también podemos asegurar que contamos con la mejor y más moderna flota de remolcadores.

Y la mejor muestra de esta situación es el hecho de que muchos de nuestros remolcadores ondean el Pabellón Nacional realizando operaciones permanentes en otros países como México, Venezuela, Ecuador, Argentina, atendiendo puertos y realizando operaciones mar afuera en plataformas de exploración petrolera, independientemente de los remolques oceánicos, operaciones de asistencia y salvamento a las cuales son requeridos con frecuencia debido a la calidad de los equipos y a la formación profesional de sus tripulantes.

Transporte marítimo de carga al granel y carga general por todo el continente Americano. www.navesco.com.co



HACIA UN VERDADERO CÓDIGO NACIONAL DE TRANSPORTE.

Néstor Restrepo Rodríguez.
Gerente Restrepo Asociados, Abogados Asesores. Profesor Universitario.



De todos es sabido que en Colombia padecemos un exceso de legislación para las actividades de la vida nacional, problema cuyo punto de partida es, en buena medida, la errónea creencia de que nuestros organismos oficiales son tan buenos como normas expidan. En efecto y a título de ejemplo, anualmente vemos cómo se evalúa la gestión del Congreso de la República, midiéndola por el número de leyes expedidas y criticándolo porque en el período correspondiente "... aprobó muy pocas leyes...", como si esa fuera la única tarea encomendada al legislativo.

El tema transporte no es ajeno a esta problemática, y es probablemente el asunto sobre el cual recaen más regulaciones en el país, no sólo en materia de transporte propiamente dicho, sino también en materia institucional, pues nuestro Ministerio de

Transporte no pasa tres años continuos sin que sufra una reorganización, reestructuración, o como quiera llamársele, y si no es él, es entonces alguna de sus entidades adscritas o vinculadas, que por cierto no son pocas.

Se dirá por el lector, o por quien considere lo anterior como normal, que como la vida diaria es dinámica y lo que hoy es mañana probablemente no lo sea, es necesario en consecuencia estar acomodándose a los vertiginosos cambios que permanentemente sobrevienen, y si este simplismo no se tradujera en las serias dificultades que el asunto entraña, hasta podría aceptarse que esta explosión normativa es apenas lógica y seguramente necesaria. Pero no hay tal. Esta situación lo único que arroja son muchas y muy serias dificultades para el desarrollo económico del sector de que se trate, como



quiera que a más regulación, mayor entramamiento y complejidad para el tratamiento del tema, lo que termina en la gran mayoría de los casos desalentando al interesado, o matando ideas, con unos costos no siempre cuantificables, pero sin duda altamente onerosos para un país que como el nuestro necesita avanzar y avanzar, y en este propósito una legislación concreta y fácilmente aplicable resulta de altísima conveniencia e importancia.

Transporte Carretero .- Veamos, para empezar, lo que sucede en este modo de transporte terrestre: Con la Ley 769 de 2002 se expide lo que conocemos como Código Nacional de Tránsito Terrestre, cuyo campo de aplicación se extiende, entre otros, a la circulación de vehículos por las vías públicas. Cualquier lector desprevenido pensaría que aquí está contemplado todo lo relacionado con el transporte terrestre, y la realidad es bien distinta. En efecto, tenemos adicionalmente una singular lista de decretos por tema, que es menester citar sumariamente para sustentar este trabajo: Decreto 170 de 2001 (Servicio Público Transporte Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros), Decreto 171 de 2001 (Servicio Público Transporte Pasajeros por Carretera), Decreto 172 de 2001 (Servicio Público Transporte Pasajeros en Taxi), Decreto 173 de 2001 (Servicio Público Transporte de Carga), Decreto 174 de 2001 (Servicio Público Transporte Especial), Decreto 175 de 2001 (Servicio Público Transporte Mixto), Decreto 1609 de 2002 (Transporte Mercancías Peligrosas), Decreto 2366 de 2002 (Servicio Público Ocasional Camperos Transporte Mixto), Decreto 2693 de 2002 (Deroga algunas disposiciones anteriores), Decreto 1660 de 2003 (Accesibilidad Transporte Población y Discapacitados), Decreto 3366 de 2003 (Régimen sancionatorio), Decreto 1347 de 2005 (Ingreso Vehículos Servicio Público Transporte Carga), Decreto 805 de 2008 (Transporte Escolar).

A la impresionante lista anterior de decre-

tos, debemos agregarle una no menos impresionante de resoluciones (Sólo las básicas por tema específico), para ir completando el cuadro, a saber: Resolución 07171 de 2002 (Especificaciones Vehículos Transporte Especial de Pasajeros), Resolución 05666 de 2003 (Salidas Emergencia Vehículos Transporte Colectivo), Resolución 010800 de 2003 (Formato Informe Infracciones), Resolución 09606 de 2003 (Requisitos Técnicos Seguridad Contenedores), Resolución 010799 de 2003 (Criterios Control Peso Vehículos Carga), Resolución 2000 de 2004 (Ficha Técnica Manifiesto Carga), Resolución 02505 de 2004 (Condiciones Vehículos Transporte Alimentos Corruptibles), Resolución 02200 de 2005 (Tarjeta Registro Nacional Transporte Carga), Resolución 03800 de 2005 (Transporte Carga Extrapesada y Extradimensionada) Resolución 01122 de 2005 (Medidas Especiales Prevención Accidentalidad), Resolución 03636 de 2005 (Parámetros Accesibilidad Personas con Movilidad Reducida), Resolución 04000 de 2005 (Transporte Especial y Mixto), Resolución 04014 de 2005 (Transporte Hidrocarburos) , Resolución 181682 de 2005 (Transporte Materiales Radioactivos).

Si a ello le sumamos las normas de los estatutos básicos del sector transporte que al día de hoy son: Ley 105 de 1993 y su Decreto Reglamentario 105 de 1995, Ley 336 de 1996 y su Decreto Reglamentario 192 de 2000 , la Ley 962 de 2005 con su capítulo de transporte agrícola experimental y el Có-





digo de Comercio con sus capítulos acerca del contrato de transporte, el transporte de personas y el transporte de cosas, nos encontramos con que debemos "lidiar" con **33 regulaciones**, expedidas por demás en un lapso no mayor de 15 años, lo que nos da un promedio de **2 normas por año**, por lo que cabe preguntarse si no es un "calvario" el que se vive en materia normativa de transporte terrestre. (Adviértase que no hemos citado las normas orgánicas de las instituciones oficiales rectoras). Rematemos el punto preguntando igualmente cuál es el estado actual de dicho sector?

Transporte Marítimo. Al abordar el análisis de este importantísimo modo y para no hacer más largo este escrito por obvias razones de espacio, hemos partido solamente de igual período al anterior (nuestros antecedentes marítimos son ciertamente mucho más antiguos), con el mismo esquema de normatividad típica de transporte, excluyendo normas orgánicas, enumerando sin detallar las normas correspondientes, y la situación no es precisamente mejor.

En efecto, en esta materia nos encontramos con el Código de Comercio en sus capítulos referentes a disposiciones generales, transporte de personas, transporte de cosas por mar, transporte de mercancías bajo conocimiento y transporte a carga total o parcial, 9 leyes, 24 decretos, 2 reglamentos y 26 resoluciones, lo que nos da **un total de**

62 regulaciones, arrojando como promedio para dicho término de tiempo **4 normas por año**, con lo que volvemos a preguntarnos si este frenesí reglamentario permite o conduce a una adecuada plataforma normativa donde el estudio, la interpretación y la aplicación de la misma sean sencillas, eficientes y, sobre todo, eficaces. Mucho nos tememos que la respuesta sea negativa. Preguntemos también aquí ¿cuál es hoy el verdadero estado de este sector?

Estamos seguros de que si por los lados del transporte carretero y marítimo llueve, por los del aéreo no escampa, pues bien conocido es que la Aeronáutica Civil, vía reglamentos atiende este desarrollo, y si bien las normas de mayor jerarquía en esta materia no son tan abundantes, no es menos cierto que los citados reglamentos son profusos, con lo que la situación se asemeja y hace parte notoria del cuadro que aquí venimos pintando.

La inseguridad jurídica. Este lamentable fenómeno resultante del citado frenesí normativo imperante en Colombia, que definitivamente atenta contra el desarrollo nacional y que no es exclusivo del sector transporte, (en el sector fiscal es realmente impresionante, como también en el aduanero y en el comercio exterior, para solo citar algunos casos) es el producto inicial de un modelo administrativo en donde todo se remedia expidiendo normas según la inmediatez de las circunstancias, con lo que inexorablemente se llega a un escenario en el cual lo que hoy es verde, mañana amanece amarillo y tal vez pasado mañana sea gris, todo ello con una velocidad pasmosa, que la mayoría de las veces nos supera, dejándonos en el lamentable callejón de que cuando conocemos y aprehendemos una regulación, ya esta ha sido derogada o modificada por una inmediatez posterior, a cuyo estudio debemos aplicarnos para, probablemente, correr al final del mismo con idéntica suerte. Es lo que





nuestro recordado profesor de Derecho Público nos decía permanentemente, en la ya lejana época de estudiantes de derecho: “Aquí nos derogan los conocimientos por decreto todos los días.”

La necesidad de un verdadero Código de Transporte. No se nos ocurre algo distinto, para concluir este trabajo, que llamar la atención sobre la conveniencia para que el país asuma esta realidad y el gobierno en consecuencia apunte a corregirla, adelantando para ello una urgente tarea de unificación y codificación en un solo cuerpo normativo, que no sólo recoja toda la gran colcha de retazos en que está convertida hoy nuestra legislación de transporte, sino que de paso la depure, mejore y actualice, si es que queremos ver a Colombia ocupando el puesto de liderazgo que se merece en el concierto continental en el que, con muy pocas excepciones, la situación es igual o peor que la nuestra.

Es el momento de marcar la diferencia con el resto de países del área, de jalonar y posicionar con lujo de competencia la

normatividad de un sector de la economía que, como el del transporte, resulta ser junto con el sector exportador los que hoy están haciendo la tarea de la mejor manera posible, en el loable propósito de insertar a la nación en un escenario de mayor trascendencia.

Es una codificación única de transporte el mejor instrumento para rescatar al sector de la precaria situación en que actualmente permanece, en cuanto a su marco jurídico se refiere, ya que no cabe duda de que contando con una regulación estable, confiable y fácilmente aplicable se inicia, o prosigue, el camino del desarrollo institucional como pre-requisito básico para el desarrollo económico, que tanta falta nos hace.

Apliquémonos pues a hacer esta tarea, en la certeza de que las generaciones futuras del sector transporte la sabrán apreciar en toda su dimensión, y el país entero la agradecerá por lo que le representará.

MONSERRE
 MONTACARGAS
 ELECTRICOS Y COMBUSTION
 SERVICIOS - REPUESTOS
 VENTAS Y RENTA




549 0053
415 2220
548 9788

Servicio a todo el país

E-mail: monserre@etb.net.co

Cl. 25 C No. 96 - 59 • Fax: 418 3050



AVANCES EN LA CONCIENCIA MARÍTIMA NACIONAL

CN (ra) Ignacio Rios Melo

Director Fundación Náutico Pesquera "Rafael Espinosa Gray

La conciencia marítima de una nación está representada en gran parte por las acciones e iniciativas que la promueven y el marco legal para el mejor aprovechamiento del mar como recurso para sus nacionales.

Los recursos naturales del mar, tanto como la actividad marítima y las fuentes de trabajo en el mar conforman el carácter marítimo de una nación.

Fue hasta 1982 que se promulgó el Derecho del Mar, CONVEMAR, Convención que fue firmada por delegados de 119 países ocho meses después en Jamaica y que entró en vigor en 1994. Países como Chile y Perú plantearon desde años atrás (1957) su posición como país marítimo: el criterio de la ZEE de 200 millas, inicialmente promulgado como mar territorial, es parte de su legado.

Recientemente la Unión Europea (UE) ha promulgado a través de la Comisión Europea para Asuntos Marítimos sus criterios como comunidad marítima con objetivos claros alineados con los parámetros globales establecidos sobre la conservación del medio ambiente y el desarrollo sustentable en lo relativo al aumento de la calidad de los empleos en el sector marítimo como la Nueva Política Marítima Integrada de la UE ⁽¹⁾. Estableció además entre los criterios el desarrollo de los programas orientados al "reemplazo del transporte terrestre por el "Short-shipping" cuando haya la alternativa del transporte marítimo y/o el transporte fluvial en los trayectos cortos. Igualmente estableció como meta el incremento de las actividades náuticas y el turismo en litorales.

En Colombia esta tarea se ha encomendado a la Comisión Colombiana del Océano, CCO (Decreto 347 de 2000), que condujo

a la aprobación y promulgación en 2007 de la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros, PNOEC⁽²⁾. Se encuentran en ella algunas diferencias con los criterios de desarrollo marítimo que están en evolución y se han promovido en otras latitudes.

Consideramos que el fomento del transporte marítimo es una de las actividades de interés nacional que deben fomentarse con mayor prioridad, así como el fomento del trabajo en el mar. En el número anterior de La Timonera el gerente de Navesco nos recordaba que el 93% del comercio internacional se mueve por mar y expuso el criterio según el cual los dueños de la carga tienen el poder y deben utilizar su capacidad para crear esquemas de transporte en compañías de navieros locales. En la concepción actual del transporte marítimo ningún país puede controlar la totalidad del transporte de las cargas que genera su comercio exterior, pero tampoco podemos desconocer que el país que no tenga una marina mercante eficiente y participativa que le permita llegar a acuerdos de servicios más temprano que tarde quedará en manos de los extranjeros para movilizar sus mercancías en las condiciones que ellos impongan ⁽³⁾.

La labor de concientización marítima emprendida por la CCO y EXPOMARES en nuestro país desde hace cuatro años empieza a dar frutos en el ámbito político con la expedición de la Ley de Territorio Marítimo en julio de 2007 y con otros propósitos puntuales promulgados en el Plan Nacional. Igualmente en el sector educativo contribuyen algunas iniciativas de educación y de capacitación marítima originadas en algunas universidades entre ellas la Escuela Naval de Cadetes, en la Liga Marítima, y en otras instituciones como el Sena y la Fun-



dación Náutica Pesquera haciendo parte de ese despertar.

Sin embargo debemos cuestionarnos si se ha hecho lo suficiente y si ha llegado al nivel conveniente del Gobierno y del sector privado la sensibilización en el campo de la actividad del transporte marítimo y en consecuencia el recurso humano necesario para acceder a las fuentes de trabajo nacionales e internacionales con la adecuada formación y capacitación de marinos que conformen la Marina Mercante necesaria del País Marítimo que queremos fortalecer.

(1) Nuevos planes para el desarrollo del sector marítimo europeo -11 de Octubre de 2007.

<http://www.euractiv.com/fr/transport/nouveaux-plans-developper-secteur-maritime/article-167559>

(2) Visión Colombia II Centenario: 2019. Aprovechar los Recursos Marítimos http://www.mineducacion.gov.co/cvn/1665/articulos-95980_archivo_pdf10.pdf

(3) Román, Enrique. "Análisis histórico del desarrollo marítimo colombiano", Segunda Edición.





COLOMBIA FRENTE A LOS RETOS DEL MANEJO INTEGRADO DE ZONAS COSTERAS EN EL MARCO DE LA POLÍTICA NACIONAL DEL OCÉANO Y LOS ESPACIOS COSTEROS

Diego Fernando Mojica. Biólogo Marino
Asesor Comisión Colombiana del Océano



La Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros - PNOEC cuyo objetivo principal es promover el desarrollo sostenible del océano y de los espacios costeros, así como de los intereses marítimos de la Nación, mediante la estructuración concertada y la puesta en marcha de estrategias que permitan garantizar la cabal administración, aprovechamiento económico resaltando en este el Desarrollo Portuario, Transporte Marítimo, Marina Mercante e Industria Naval, además del beneficio público, conservación del ambiente, desarrollo sociocultural, vigilancia y control de dichos espacios jurisdiccionales, contempla cinco áreas temáticas dentro de las cuales se encuentran el desarrollo institucional, económico, del ambiente oceánico costero, sociocultural y territorial, este último a su

vez contiene tres subáreas; manejo integrado de zonas costeras - MIZC, prevención y atención de desastres y áreas marinas y costeras protegidas.

A partir de las áreas y subáreas temáticas arriba mencionadas, la PNOEC propuso varias líneas de acción con el fin de ejecutarlas e implementarlas a través de las entidades e instituciones competentes.

Con base en lo anterior y teniendo en cuenta que el MIZC ha sido definido para Colombia como un proceso de planificación especial dirigido hacia un área compleja y dinámica, que se enfoca en la interfase mar-tierra y que considera algunos conceptos fijos y otros flexibles que la enmarcan, una ética de conservación de los ecosistemas, unas metas socioeconómicas, un estilo de manejo activo participativo y de solución de problemas y una fuerte base científica, la Comisión Colombiana del Océano - CCO se propone diseñar el Plan Nacional de Manejo Integrado de Zonas Costeras para el País, como una forma de ejecutar una de las líneas de acción en el área temática de MIZC.

Teniendo en cuenta que la PNOEC contempla que el Estado, a través de la CCO y las autoridades ambientales y administrativas regionales y locales, conformarán un comité para incluir los lineamientos de MIZC en los procesos de desarrollo de ordenamiento territorial regional y municipal, saneamiento básico y la evaluación del riesgo ante amenazas naturales, entre otras los eventos tsunamis, huracanes, erosión costera y aumento del nivel del medio del mar, dando un énfasis especial a las problemáticas actuales en zonas como Golfo de



Morrosquillo, Cartagena, Buenaventura y Tumaco.

Además, dentro de la estructuración del Plan Nacional de MIZC, se generaran estrategias que permitan articular, coordinar y controlar las acciones interinstitucionales, de tal forma que sean complementarias y sinérgicas, con el fin de fortalecer la gobernabilidad y capacidad institucional, clarificando roles, mecanismos de coordinación y participación.

En cuanto a los avances y metodología que se tienen diseñados y que se esperan gestionar, se ha recopilado el estado del arte de MIZC en el país, analizando los trabajos realizados, ejecutados e implementados en algunas áreas de la Nación por instituciones que han logrado avances importantes en el tema como el INVEMAR, CARs, la DIMAR entre otros, además de haber revisado leyes de costas de otros países. Lo anterior, con el fin de articular procesos entre instituciones evitando duplicidad de esfuerzos y aprovechar experiencias de otros países con el fin de adaptar estrategias que ayuden a la estructuración del MIZC en Colombia.

Por otra parte la CCO, se encuentra adelantando construcciones de capacidades en MIZC, a través de pasantías, integración a

redes y formación del recurso humano, de personal técnico de la CCO con diferentes instituciones del orden nacional e internacional, con el fin de obtener insumos y herramientas importantes para el proceso de articulación y estructuración del Plan de MIZC para Colombia.

Finalmente dentro de las gestiones a realizar por la CCO, estará el convocar a los miembros; especialistas y actores involucrados

en el tema a escala nacional para que conformen el Comité Técnico Nacional de Manejo Integrado de Zonas Costeras – CTN MIZC, con el fin de discutir y concertar la elaboración de la propuesta del Plan Nacional de MIZC que se encuentra realizando la CCO, para lo cual se propondrán estrategias, líneas de acción, programas y proyectos. De esta forma se procurará satisfacer equilibradamente los intereses de los diferentes actores involucrados en las actividades de las zonas costeras colombianas, teniendo presente que de ello dependerá el éxito de este plan.

Una vez se estructure concertadamente la propuesta del Plan Nacional de MIZC, se espera implementarlo como Proyecto Piloto a través de la Gobernación de Antioquia para los municipios costeros de Turbo, Necoclí, San Juan de Urabá y Arboletes. Dependiendo de la experiencia y su buen funcionamiento se espera implementarlo a través de las gobernaciones respectivas al resto de municipios costeros del Caribe y Pacífico colombiano. Teniendo en cuenta que el diseño de este plan sea flexible y adaptable para las necesidades de cada municipio según sea el caso, además de que se articule y fortalezca el ordenamiento territorial siendo este un tema clave para el adecuado uso y valorización de las zonas, tierras y espacios costeros.



COSTOS AMBIENTALES

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



Los programas existentes para el control de la Protección ambiental son apenas intentos insipientes en nuestra economía a pesar de contar con la mejor legislación de América. Los programas específicos para la reducción de emisiones están basados en los medios como el aire y el agua porque así lo prescribe y lo prohíbe el Código de los Recursos Naturales. Pero cuando la Industria las reduce en un medio se incrementan en otro. Es así que cuando los residuos domésticos e industriales no tratados y vertidos en las corrientes o cuerpos de agua o en las costas de nuestros mares se reducen, quedan muchos residuos sólidos que deben ser tratados y dispuestos en algún lugar diferente.

Reducir emisiones de SO_2 que provienen de las plantas generadoras de energía mediante la extracción de impurezas en las chimeneas también deja sedimentos altamente concentrados y material particulado que deben ser eliminados por cualquier medio. La incineración de desechos sólidos domésticos también genera emisiones a la atmósfera y estos también deben ser eliminados.

ECOPETROL reduce la proporción de plomo en su producto pero, como los consumidores insisten en un rendimiento de alta potencia agregan otros compuestos que terminan por generar nuevos impactos ambientales. Los programas comunitarios diseñados para gravar a los consumidores por vertimiento de residuos sólidos y por depositar residuos de demoliciones o construcciones han generado basureros ilegales en los costados de las carreteras.

Los impactos que producen los programas y proyectos ambientales públicos pueden mitigarse, reducirse o evitarse mediante la utilización de otros recursos para tramitar otras leyes que regulen o normalicen este tipo de situaciones. Cualquier costo ambiental remanente puede ser comparado con la reducción total de los daños hacia los cuales está orientado el programa o proyecto.

Algunas veces se pueden obtener mejoramientos ambientales a cero costo social mediante ciertas regulaciones y prácticas administrativas orientadas a beneficiar ciertos grupos sociales desde el punto de vista político que logran transferir ingresos a dichos grupos que con frecuencia generan efectos ambientalmente negativos. Los subsidios agrícolas para perfeccionar los métodos de producción con agroquímicos han generado incrementos de producción pero también se ha incrementado la contaminación de agua aire y suelo por fuentes puntuales por estos productos químicos. Reducir los subsidios incrementa el ingreso nacional pero disminuye el impacto ambiental y afecta a los agricultores por la disminución de la cantidad y calidad de sus cosechas.



Los costos de ejecución de las leyes son altos porque se requiere personal especializado para monitoreo, supervisión y control de las empresas y/o entidades que generan



contaminación ambiental por vertimientos líquidos y sólidos, incluyendo las instalaciones ambientales públicas como plantas de tratamiento de aguas para consumo humano e incineradores para eliminación de residuos sólidos.

Existen en la actualidad muchas empresas que asumen costos individuales al instalar equipos de control de la calidad ambiental en sus fábricas con aplicación de ingeniería ambiental como plantas de tratamiento de aguas y de aire antes de entregarlas al sistema de alcantarillado o a la atmósfera circundante. También existen proyectos de control de inundaciones, recuperación de playas, parques públicos, santuarios de vida silvestre, producción de CO₂, las cuales para calcular sus costos dependen primordialmente de las especificaciones técnicas.

Como ahora está entrando la esperada responsabilidad social de la industria y de la empresa en general, entonces los mayores costos de producción se convierten en costos sociales de oportunidad, puesto que exigen recursos adicionales que podrían utilizarse en otros menesteres de la empresa. Los incrementos en los costos de producción se

calculan al medir los gastos que tendría que hacer la empresa para cumplir con la norma ambiental.

Se ha dicho que la ley que se debe aplicar es la de quien contamine pague, pero los franceses desarrollaron un sistema de curvas asintóticas que describen, la ascendente el costo creciente del daño ambiental causado y la descendente el costo decreciente de la inversión para corregirlo. El punto de cruce de las dos curvas es el punto de equilibrio que debe aplicar el Estado como multa a quien ocasione el daño ambiental. Un ejemplo de aplicación práctica es el que se muestra en la figura siguiente en donde CMR significa costos marginales por reducción de emisiones en una planta y DM costo ocasionado por los daños marginales. El nivel eficiente de emisiones se define como aquel en donde los daños marginales son iguales a los costos marginales de reducción.

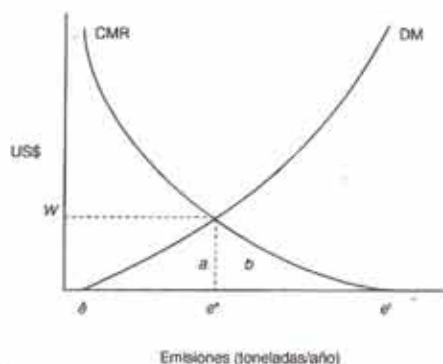


FIGURA 5.6 El nivel eficiente de emisiones.

Figura tomada del libro Economía y Medio Ambiente por Barry C Field y Diego Azqueta Oyarzun, Tomo I, Department of Resources Economics University of Massachusetts at Amherst.



CAPACIDAD DE CARGA TURÍSTICA: UNA HERRAMIENTA PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE EN DESTINOS TURÍSTICOS DE PLAYA

Ingeniera Yuri Hurtado



La capacidad de carga es normalmente definida como la cantidad y tipo de visitantes que pueden ser acomodados en un área (la playa) sin consecuencias sociales inaceptables o impactos ambientales negativos (Jiménez et al 2007). Es decir que las variables sociales y ambientales se presentan como las limitantes intrínsecas de las actividades económicas de un territorio, en camino a su desarrollo sostenible. De esta manera, la capacidad de carga se convierte en una herramienta útil para la gestión de un territorio, como la zona costera, considerada un recurso turístico altamente valorado. En el caso particular de las zonas de playa, en las cuales el turismo es la principal actividad económica (Botero y Díaz -en prensa), se debe determinar la capacidad de carga como un indicador de base en la gestión integrada. Inclusive autores como Jiménez et al (2007) establecen que la densidad de visitantes es una variable clave para la planeación costera en las zonas de playa.

En el marco del proyecto "Determinación de un sistema de calificación y certificación de playas turísticas", financiado por la Universidad del Magdalena y el Viceministerio de Turismo, se desarrolló un modelo para la

medición de capacidad de carga basado en indicadores de calidad ambiental, equipamiento urbano y de servicios conexos, a fin de garantizar las condiciones mínimas para el disfrute de los visitantes y el adecuado estado ambiental del sitio. Los indicadores fueron obtenidos por medio de ecuaciones de transformación, las cuales describen el comportamiento de la variable con relación a un óptimo y un mínimo de calidad (ambiental, del equipamiento o de los servicios) a las que se les asignó un factor de ponderación basado en la normatividad internacional y trabajo de campo.

El resultado se condensa en la siguiente fórmula matemática que permite conocer la capacidad de carga turística:

Donde,
CCT = Capacidad de carga turística, CCA = Capacidad de carga ambiental, CCEq = Capacidad de carga de equipamiento urbano y CCSc = Capacidad de carga de servicios conexos.

Al resultado de CCT se le deben aplicar varias ecuaciones lógicas, las cuales van relacionadas con el nivel de tolerancia a la sobrecarga de cada componente. Estas ecuaciones lógicas son:

Si $CCT \text{ ó } CCEq \text{ ó } CCSc > CCA$ entonces $CCT = CCA$; Si $CCT > CCEq$ entonces $CCT = (CCEq \times NtEq)$; Si $CCT > CCSc$ entonces $CCT = (CCSc \times NtSc)$

Donde,
NtEq = Nivel de tolerancia del equipamiento urbano, equivale al 30%.
NtSc = Nivel de tolerancia de los servicios conexos, equivale al 25%.



Capacidad de carga ambiental

Los indicadores de calidad ambiental fueron obtenidos a partir de un listado de parámetros teniendo en cuenta la zona emergida y la sumergida basados en la revisión de normativas nacionales e internacionales de calidad de agua de baño, además de la aplicación de criterios de selección y comportamiento de los usuarios en playas turísticas, con el que se determinaron las condiciones iniciales de las playas de estudio, encontrando valores elevados de contaminación microbiana, en agua y arena, para la mayoría de las playas, principalmente en la Bahía de Taganga, Rodadero y Riohacha en las que se sobrepasaron los límites permisibles (ICONTEC, 2007), debidas a influencia antrópica por el vertimiento directo de aguas residuales provenientes de fuentes puntuales y factores naturales. Los valores encontrados en campo sirvieron de base para la formulación de cuatro indicadores de calidad ambiental, que se muestran (Tabla 1)

Capacidad de carga de equipamiento urbano

A partir de la revisión de 27 playas españolas, se obtuvo un listado de elementos físicos ubicados en playas turísticas, constituyendo el inventario de equipamiento realizado en las cinco playas de estudio. Los elementos obtenidos se agruparon en siete indicadores mostrados en la tabla 2 y permiten evaluar la suficiencia del equipamiento urbano en destinos turísticos.

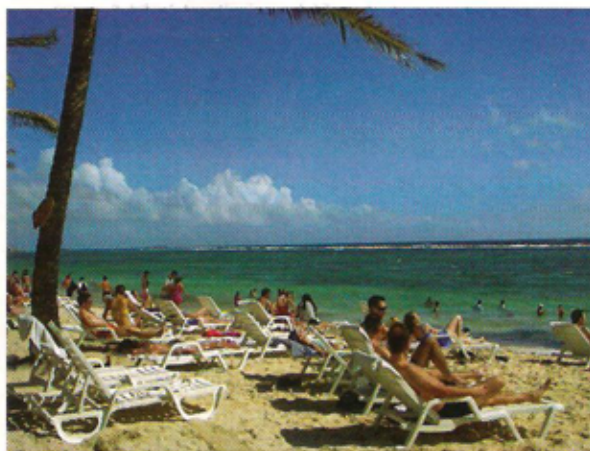
Capacidad de carga de servicios conexos

Con el propósito de determinar el estado de la oferta de los servicios conexos, se identificó un grupo de servicios, los cuales se encuentran disponibles en las playas de interés turístico y son objeto de monitoreo y evaluación en los procesos de certificación de playas turísticas. Mediante la revisión de la normatividad de calidad de playas turísticas en siete países, se encontró la consideración de seis grupos de servicios básicos (Tabla 3), que a su vez se convirtieron en los indicadores de calidad de los servicios conexos. Se realizó un inventario y estimación de la oferta consolidada de los grupos de servicios conexos

en cada una de las cinco playas, identificando la capacidad máxima de oferta de cada servicio.

Capacidad de carga turística

Los valores de capacidad de carga obtenidos por cada uno de los componentes fueron reemplazados en el modelo de capacidad de carga turística. A continuación se muestra su aplicación en cada una de las playas de estudio (Tabla 4).



Se puede concluir que el enfoque holístico e interdisciplinario en el cual se enmarcó el análisis de la capacidad de carga turística, demostró a través de los resultados su potencialidad para incluir variables de muy diversa índole, pero sin perder el objetivo final que es el desarrollo sostenible de las áreas de playa. El desarrollo de una metodología de cálculo de la capacidad de carga que vaya más allá de un valor estático del soporte ambiental, es el principal aporte novedoso a la gestión integrada costera.

La capacidad de carga ambiental es dinámica, debido a que siempre variará dependiendo de las condiciones ambientales que tenga el medio al momento de la toma de muestras, por lo tanto, la cantidad de personas dentro de la playa no será estática sino que variará de acuerdo a la calidad ambiental, promoviendo el mejoramiento continuo de las condiciones ambientales del sitio y por tanto al desarrollo de un turismo sostenible, beneficioso para las comunidades locales que dependen del sector turístico.



Con la inclusión del equipamiento urbano y de los servicios conexos en la capacidad de carga, se enfatiza en el uso recreativo de la playa y su vocación turística, pero en respeto de las condiciones naturales que sustentan esta actividad. Con esta sola inclusión de variables no-

ambientales en el cálculo de la capacidad de carga, ya se presenta un escenario totalmente nuevo para la actividad turística, caracterizada por fuertes procesos autofágicos (Fraguell and Sansbello 1998, en Barragán 2003).

Indicador	Bahía del Rodadero	Bahía de Taganga	Bahía Concha	Bahía de Riohacha	Cabo de la Vela
Calidad físico-química del agua de baño	0.8	0.63	0.85	0.52	0.68
Calidad microbiológica de agua de baño	-9.40	-12.63	0.27	0.05	-0.10
Calidad físico-química de la arena	0.78	0.58	0.9	0.96	0.89
Calidad microbiológica de arena de baño	0.14	0.06	0.28	-0.44	0.28
Promedio indicadores	-1.92	-2.69	0.58	0.27	0.44
CCA (m ² /usuario)	68.4	61.9	39.2	24.6	40.6

Tabla 1. Capacidad de carga ambiental (CCA) para cada una de las playas, con sus respectivos indicadores.

Indicador	Bahía del Rodadero	Bahía de Taganga	Bahía Concha	Bahía de Riohacha	Cabo de la Vela
Ambientación	1	1	0	0.92	0
Información	1	1	0	1	0
Organización	1	0	1	1	0
Servicios	1	0.96	1	1	1
Seguridad	1	0	0	1	0
Salud e higiene	1	1	1	1	1
Perfil y tramo	1	0	0	1	0
Promedio indicadores	1	0.56	0.42	0.98	0.28
CCEq (m ² /usuario)	19	29.3	40.7	10.23	42.14

Tabla 2. Capacidad de carga de equipamiento urbano (CCEq) para cada una de las playas, con sus respectivos indicadores.

Indicador	Bahía del Rodadero	Bahía de Taganga	Bahía Concha	Bahía de Riohacha	Cabo de la Vela
Información	0.47	0.36	0.32	0.73	0.32
Salvamento y primeros auxilios	1.00	0.76	0.00	0.60	0.35
Limpieza y recolección de residuos	0.81	-0.34	-1.90	-0.36	-0.001
Servicios higiénicos	-0.39	-0.19	No aplica	-0.49	No aplica
Sombra y descanso	0.84	0.03	0.96	0.12	0.68
Promedio indicadores	0.55	0.12	-0.16	0.12	0.27
CCEq (m ² /usuario)	19	33	47	26	42

Tabla 3. Capacidad de carga de Servicios conexos (CCSe) para cada una de las playas, con sus respectivos indicadores

Playa	Bahía del Rodadero	Bahía de Taganga	Bahía Concha	Playa de Riohacha	Cabo de la Vela
CCA	814	195	1565	1945	1459
CCEq	8273	4163	1631	5232	586
CCSe	2930	365	1305	1841	1410
CCT	3032	1574	1500	3006	1152
CCT corregida	814	195	1500	1945	1152

Tabla 4. Cálculo de la capacidad de carga turística para cada una de las playas de estudio



EXPEDICIÓN CIENTÍFICA AL OCÉANO PACÍFICO COLOMBIANO BUSCANDO LAS RESPUESTAS DEL FENÓMENO DEL NIÑO EN LO PROFUNDO DEL MAR.

Capitán de Fragata Ricardo Molares
Director Centro de Control de Contaminación del Pacífico - DIMAR



El mundo se ve afectado por fenómenos y condiciones climáticas que en algunos casos potencializan la producción agrícola, energética o pesquera o en otros casos producen desastres con grandes pérdidas económicas por derrumbes, inundaciones o sequías. El Fenómeno del Niño o su contraparte, el Fenómeno de la Niña, es una de esas condiciones meteorológicas y oceanográficas causantes de esa situación. Eventos que son parte del vocabulario cotidiano de los habitantes del mundo, pero que a veces se confunden trayendo consigo desinformación y falsas expectativas.

El Fenómeno del Niño, bautizado así por

los pescadores peruanos cuando en la época de navidad sentían sus efectos, más que todo relacionados con la disminución de la pesca, está conectado con una disminución de la intensidad de los vientos que soplan de la costa Pacífica sudamericana hacia Australia. Esta situación meteorológica disminuye la intensidad y extensión de la corriente fría de Humboldt que fluye paralela a la costa Pacífica sudamericana y que se desvía hacia el este entre Perú y Ecuador. La corriente de Humboldt es un "río" oceánico de agua fría, rico en nutrientes y por consiguiente en el recurso pesquero explotado con gran éxito por pescadores chilenos, peruanos y ecuatorianos.

Esa disminución del viento, hace también que las aguas cálidas que normalmente se encuentran en el Pacífico ecuatorial oeste, se desplacen hacia la costa sudamericana trayendo consigo el calentamiento de las aguas y un aumento del nivel del mar. El calentamiento del mar genera una condición que favorece la evaporación y por consiguiente la generación de nubosidad y lluvias copiosas en Perú, Ecuador y Colombia. El efecto contrario se siente en Australia, produciendo grandes sequías. El segundo efecto del fenómeno, el aumento del nivel del mar en la costa sudamericana, eleva el nivel freático de las poblaciones costeras, que al sumarse a la gran cantidad de lluvias, produce un aumento en los niveles y caudales de los ríos que se traducen en inundaciones, trayendo consigo grandes pérdidas económicas y desplazamiento de familias afectadas por los daños de sus viviendas ante las crecientes fluviales.

No existen evidencias científicas de que el



Fenómeno del Niño esté conectado, o sea una consecuencia del cambio climático global, sin embargo los efectos de este cambio, como son aumento del nivel del mar, de la temperatura del mar, y desorganización de los sistemas climáticos a nivel mundial, pueden potencializar los efectos del Niño o de la Niña.

Del Niño se conocen los mecanismos que lo producen, pero aun no es posible pronosticar las situaciones que disparan esos mecanismos. Se emplean las ecuaciones físicas que explican la dinámica atmosférica y oceánica, complementadas con mediciones de corrientes y temperaturas en el Pacífico que se integran en modelos numéricos, pero aun estos no han logrado descifrar el fenómeno, aunque se han hecho grandes avances.

En Colombia, el fenómeno de El Niño, el potencial pesquero del Pacífico, la corriente Colombia, la productividad, la circulación profunda y la contaminación del mar, son temas de interés científico para la Autoridad Marítima Nacional,

quien a través del Centro Control Contaminación del Pacífico (CCCP) y con la participación de varias universidades e instituciones, efectúa anualmente dos expediciones científicas al océano Pacífico; con lo que el país ha completado desde el año 1969 un total de 45 cruceros de investigación en el Pacífico, de los cuales diez se han realizado simultáneamente en Ecuador, Perú y Chile.

Esta expedición científica anual se enmarca en tres diferentes proyectos de investigación marina desarrollados por la Dirección General Marítima (DIMAR) para caracterizar la circulación profunda y superficial del mar, tanto en las aguas abiertas como en las costeras e insulares del Pacífico colombiano. En lo relacionado con el estudio de la calidad de las aguas marinas, el análisis de las muestras de aguas tomadas a diferentes profundidades permite determinar el grado de contaminación obteniendo el panorama de la contaminación de las aguas tanto abiertas como costeras de la cuenca Pacífica Colombiana (CPC). El seguimiento de los parámetros físicos como



la salinidad y la temperatura, así como los meteorológicos, permite establecer el estado del océano y consecuentemente diagnosticar la evolución de un posible fenómeno del Niño.



La capacidad científica, recientemente actualizada, del buque oceanográfico ARC Providencia es empleada con éxito mediante el uso de un carrusel con botellas de muestreo (roseta) que es sumergido en cada estación, redes de muestreo y perfiladores automáticos de salinidad, oxígeno y temperatura; una ecosonda de haz múltiple y un magnetómetro sumergible, así como otras capacidades que están siendo empleadas en la exploración submarina de yacimientos de hidrocarburos costa afue-

ra.

A estas expediciones científicas se unen otras instituciones como el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales de Colombia (IDEAM), el Instituto de Investigaciones Marinas y Costera José Benito Vives de Andrés (INVEMAR), la Fundación Yubarta, y universidades como la Militar Nueva Granada, la del Valle y la del Tolima, con el objetivo de dar respuesta a otras preguntas científicas dentro de proyectos de investigación que esas instituciones se encuentran efectuando.

Mientras que en las aguas colombianas la DIMAR, a través de su centro de investigaciones efectúa esta expedición, en el marco de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), Ecuador, Perú y Chile realizan simultáneamente sus propios cruces de investigación oceanográfica con el objetivo de lograr un diagnóstico regional del Pacífico.

Las mediciones efectuadas por el CCCP, así como el resultado de los análisis de todos los datos recolectados por los demás países, permiten diagnosticar a nivel regional el estado del mar y proyectar el clima de los países de la región, coadyuvando al sector productivo y energético del país para prepararse ante eventuales impactos generados por el enfriamiento del Pacífico.



JUAN BERNARDO ELBERS, PATRIOTA Y PIONERO

Capitán de Navío (r) Ricardo García Bernal



ANTECEDENTES DE ELBERS

Johann Bernhard Elbers, nació en Mulheim, cerca de la ciudad de Colonia, en 1776; dada su cercanía al río Rhin, seguramente allí aprendió sobre el comercio y las actividades fluviales y marítimas, negocios que continuó el resto de su vida. Es bien posible que Elbers haya conocido en los Estados Unidos las técnicas novísimas de navegación a vapor.

Alrededor de 1815, para desarrollar sus negocios como comerciante y armador marítimo, se trasladó a las Antillas, en donde conoció al entonces capitán Luis Brion, curazoleño de nacimiento y comerciante como él, y a través de este se vinculó a las luchas de la independencia en el Caribe que por entonces iniciaba el coronel Simón Bolívar.

LA SITUACIÓN EN EL CARIBE

Decidido el gobierno español a recuperar el

control de sus colonias, puso a órdenes del general Pablo Morillo un ejército expedicionario con la misión de "... restablecer el orden en costa firme desde la capitania general de Caracas hasta el Darién, la ocupación de Cartagena de Indias y la pacificación del Nuevo Reino de Granada...". Esta fuerza arribó a Santa Marta el 23 de julio de 1815, y se aprestó para el ataque al principal de los objetivos: Cartagena de Indias. Morillo en lugar de presentar combate directo, había decidido rendir la ciudad por hambre, sitio que se estableció el 22 de agosto de 1815.

Las duras condiciones del asedio, la falta de pertrechos de guerra, el hambre y las enfermedades, las disputas internas entre la ciudadanía y las autoridades patriotas, y los descalabros militares en las afueras de la ciudad fueron minando la disciplina y la capacidad defensiva de la ciudad, hasta que el 27 de noviembre se optó por abandonar la plaza.

Para el efecto, el capitán Corsario Luis Aury recibió instrucciones de aprovisionar las embarcaciones disponibles para evacuar la máxima cantidad de habitantes de la ciudad que fuera posible. En estas embarcaciones, trece en total, se apiñaron unas 2.000 personas; de ellas unas 1.500, jamás regresarían a su ciudad.

Al anochecer del 5 de diciembre, zarparon hacia la incertidumbre. Por las condiciones del tiempo, algunas de las embarcaciones se dispersaron, yendo a parar a Panamá, al Darién a San Andrés etc. Solamente tres naves: la "**Constitución**", que comandaba Aury, la "**Sultana**" y posteriormente la goleta corsaria "**Presidente**", a órdenes del alférez de fragata José Padilla lograron, después de un mes de navegación, arribar a las costas de Jamaica.

ELBERS Y LAS CAMPAÑAS NAVALES

Hallándose en Jamaica, el entonces coronel



Simón Bolívar había tenido noticias del sitio al que Cartagena estaba siendo sometida por parte de Morillo. Mediante una colecta en la isla, obtuvo pertrechos y provisiones para auxiliar a la martirizada ciudad; este valioso material se embarcó en la corbeta **"La Popa"** que zarpó hacia Cartagena el 18 de diciembre de 1815. Al día siguiente del zarpe, esta embarcación se encontró en el mar con el buque **"Republicano"**, sobreviviente del asedio, y se enteró de la suerte de la ciudad.

Teniendo en cuenta lo anterior, el Libertador se dirigió a Haití, en donde esperaba recibir el apoyo de su Presidente, el general Alejandro Petion. En efecto, este acogió tanto a Bolívar como a los sobrevivientes de Cartagena, y dispuso suministrarle armas, municiones y otros socorros, siendo la única condición la liberación de los esclavos en las repúblicas que pretendía liberar Bolívar.

Al lado de este apoyo es preciso mencionar el suministrado por el comerciante inglés Robert Sutherland, y el del capitán Luis Brion, apoyo en el cual había colaborado también Juan Bernardo Elbers, y que consistía en *"... 3500 fusiles, 132.000 piedras de chispa, sus buques habilitados, y otros artículos, todo lo cual valía como 100.000 pesos..."* No se especifica en esta cita la proporción en que cada uno contribuyó con tales elementos, pero es la primera vez que se cita el nombre de Elbers como colaborador con la causa de la independencia de Colombia.

Sobre la vinculación comercial y financiera de Elbers con los ejércitos patriotas, y con el Libertador Simón Bolívar la historia recoge una referencia: *"...El General Bolívar fue objeto en esa fecha (agosto de 1820, en Barranquilla) de un homenaje en casa de su amigo el irlandés Santiago Duncan. Entre los asistentes pudo contarse a Juan Bernardo Elbers. Era proveedor oficial del ejército desde 1817 y conocía las ventajas que la ciudad podía ofrecer como puerto fluvial y marítimo..."*

Puesto que por entonces el Estado colombiano estaba apenas en gestación, no había archivos que pudieran dar cuenta de estos negocios, por lo que se hace necesario acudir a testimonios de personajes de esa época, de reconocida prestancia. En efecto, un documento elaborado por los hermanos Pablo y Bernardo Pizano Elbers, nietos de don Juan Bernardo, incluye los testimonios de algunos servidores de la república en la guerra de independencia, en los que relatan los servicios prestados por Elbers a las fuerzas patriotas.

Quienes presentan sus testimonios son: el general Lino De Clemente, el general John d'Everaux, el general Mariano Montilla, y el coronel Tomas Jackson. Puesto que los testimonios presentados son todos del mismo tenor, en bien de la brevedad se presenta solamente uno de los más representativos, el del general Lino de Clemente, comandante de las fuerzas marítimas patriotas por esos días:

"... certifico: que en repetidas conversaciones que tuve en la Isla de Margarita con el difunto Excelentísimo señor Almirante de la República, (se refería al almirante Luis Brion) me dijo: que la República debía una suma crecida al señor Juan Bernardo Elbers por muy importantes servicios que hizo a favor de la causa, en la Isla de San Bartolomé, particularmente en haber hecho considerables abonos de dinero para procurar las armas y municiones que habían llegado de Inglaterra en las fragatas Británica, Dawison y Emerald, a principios del año de mil ochocientos diez y ocho ... que suministró a nuestra Escuadra en la misma época y lugar cuanto necesitaba tanto en víveres como en dinero para procurar marineros."

"... facilitó constantemente varios elementos para la mantención de las tropas extranjeras en aquella Isla y al mismo tiempo para la escuadra, no obstante los grandes desembolsos que anteriormente había hecho y a cuenta de los cuales nada había percibi-



do del Gobierno; que últimamente cuando se esperaba la expedición del General Cruz Murgeon sobre estas costas, el señor Juan Bernardo Elbers manifestaba el mayor celo en su defensa, a cuyo objeto franqueó inmediatamente dos corsarios de su propiedad, y puso en disposición de batir otra goleta que se hallaba en el puerto a su consignación ... hasta que por las noticias que se recibieron de haberse ido dicha expedición a Puertobelo, no había necesidad de sus corsarios”.

“ ... los avances se hicieron en los momentos más angustiados de la República, y con las armas y municiones que con ellos se procuraron al Excelentísimo señor Libertador Presidente, principió la campaña de mil ochocientos diez y nueve que tan felizmente ha conducido a la Independencia de la República”.

Las “tropas extranjeras” que menciona el general Clemente eran las de una expedición inglesa denominada “del coronel Hippiisley” por el nombre de quien la organizó, que venía contratada por este para colaborar en la guerra de Independencia. Por falta de coordinación en su recepción, las enfermedades, y el incumplimiento de las promesas que se les hicieron, la mayoría regresó a Europa y la expedición fracasó.

Por los mismos días en que llegaron a Angostura los 150 sobrevivientes de esta expedición, arribó el almirante Brion con su escuadra, (julio 12 de 1818) llevando a bordo el material que había llegado en las fragatas mencionadas, para cuya compra cooperó activamente Juan Bernardo Elbers: eran 7.000 fusiles y 500 quintales de pólvora, que fueron distribuidos entre los ejércitos de Páez, Monagas, Mariño, Anzoátegui y Bermúdez.

MIRANDO AL RÍO MAGDALENA

Asegurada la independencia, Elbers emprendió el gran proyecto que le había esbozado al Libertador en 1820: el 23 de julio de 1823, el Congreso Nacional le con-

cedió el privilegio de navegación exclusiva en el río Magdalena con buques de vapor, por 20 años.

Aunque no faltó quien dijera que este privilegio era el pago por sus servicios en la guerra de independencia, lo cierto es que un contrato, basado en su oferta, le estableció pesadas obligaciones, que terminaron por hundirlo. En efecto, a cambio de este privilegio, que a la postre resultó inútil, pues la competencia se presentó solo muchos años después, Elbers se obligaba a:

- Establecer un servicio regular de transporte de carga y pasajeros por el río Magdalena y sus afluentes, en embarcaciones de vapor.
- Reabrir el Canal del Dique para comunicar a Cartagena con el río y abrir una ruta a través de la Ciénaga Grande para comunicar igualmente a Santa Marta.
- Establecer, en el terminal sur de las rutas, un puerto, que resultó ser en un paraje denominado “Peñón del Conejo”, unos 24 kilómetros río abajo de Honda.
- Abrir un camino carretable desde el Peñón del Conejo hasta Bogotá, pasando por Honda, Guaduas, Villeta y Facatativá.





Poco tiempo antes de iniciar su proyecto en el río Magdalena, había adquirido la nacionalidad colombiana y contraído matrimonio con doña Susana Sanz de Santamaría y Baraya, emparentada con preclaros héroes de la independencia.

Elbers al lado de su trabajo en el río continuó actuando como proveedor de los ejércitos; es necesario aclarar que no se trataba solamente de un filántropo, era también un hombre de negocios, que ocupó un destacado lugar en la sociedad de Bogotá, con amigos y también enemigos en los más altos círculos del poder. Fue para él inevitable quedar envuelto en el torbellino político característico de la historia de Colombia en el siglo XIX, y sin querer quedó en medio de las rencillas entre el Libertador y el general Santander.

Con los recursos del “empréstito inglés” por 24 millones de pesos, en agosto de 1824 el Estado colombiano contrató con Elbers la compra de dos buques de guerra construidos en Suecia: un navío de 74 cañones, y una fragata de 44 cañones, contratados con oficiales y tripulación.

En enero de 1826, el gobierno decidió no recibirlos debido a que no cumplían con las especificaciones pactadas, por la calidad de los materiales, y por tener una edad superior a los cuatro años. Las tripulaciones demandaron al Estado, y este a su vez a Elbers, y se produjo un largo litigio sobre el que Elbers terminó por conciliar, pero el compromiso adquirido en la conciliación lo dejó cerca de la ruina.

El aporte de Elbers a la navegación del río fue fundamental; aunque no con el éxito esperado, lo cual en cierta medida es comprensible, ya que operar estos buquecitos, con una técnica motriz prácticamente desconocida, con una demanda impredecible, y en un medio físico y políticamente hostil, fue toda una epopeya.

Entre 1824 y 1837 como resultado de las actividades del Elbers navegaron en el río los siguientes vapores:

“Fidelidad”. Entre mayo y noviembre de 1824. “Santander”. De julio de 1825 a julio de 1829. “Bolívar”. De febrero de 1827 a noviembre de 1829. “Libertador” De septiembre de 1829 a abril de 1832. Aunque fue contratado y traído por Elbers, no fue operado por él. “Bogotá”. Se inició su construcción en 1838, pero no se terminó. “Susana”. Botado al agua en diciembre de 1837; en enero de 1838 se incendió en el astillero.

Otro aporte importante de Elbers a la navegación en el río fue la iniciación de la industria de construcciones y reparaciones navales, con un astillero que estableció en Barranquilla alrededor de 1838, actividad sobre la cual hay poca documentación, pero no hay dudas de que esta actividad se desarrolló

EPÍLOGO

Las dificultades técnicas, financieras y esencialmente las políticas finalmente lo vencieron y terminó sus días sembrando tabaco en una inmensa hacienda en las cercanías de Simití, proyecto que había emprendido para cumplir un convenio con el Estado, que le permitiría resarcir al menos parte de las grandes pérdidas que había tenido a lo largo de su vida al servicio de Colombia, buena parte de ellas a manos del mismo Estado.

Elbers falleció en 1853 en cercanías de la población de Morales, sobre el río que trató de domar e incorporar a la vida nacional. A pesar de haberse promulgado en su momento un decreto de honores, la historia le debe un reconocimiento por sus aportes, no solo a la navegación fluvial, sino a las luchas de la independencia, en las cuales su aporte fue tan importante como estos.



GALEÓN SAN JOSE 300 AÑOS EN EL FONDO DEL MAR CARIBE

Capitán de Navío (ra) Guillermo Alfonso Bonilla Amaya



La Nave fue hundida por la Escuadra Inglesa a las 7:30 de la noche del Viernes 8 De Junio De 1708.

Para revivir un poco su historia, en el pasado mes de abril fueron publicados en el diario "El Tiempo" tres artículos:

- *Justicia estudia acción popular para que el estado sea el único dueño del tesoro del galeón san josé.*

- *Nuevo "round" jurídico para quedarse con patrimonio y tesoro del Galeón San José.*

- *Sería mejor que al galeón nunca lo sacaran, dice experta mundial en el tema.*

De ellos se puede resumir:

El último acto del Estado Colombiano, en julio de 2007, es la decisión de la Corte Suprema de Justicia mediante la cual establece que el tesoro allí contenido es de la Nación, pero que debe repartirse por mitades con la multinacional Sea Search Armada, que encontró el barco (esta es una imprecisión ya que la declarante y supuesta descubridora fue la empresa Glocca Morra en el año 1982). Un grupo de expertos en el tema considera que el contenido de

la nave es patrimonio cultural de los colombianos.

Antonio Rengifo, profesor de Derecho Internacional de la Universidad Nacional, revivió recientemente la defensa de los derechos colectivos de los colombianos a este patrimonio contenciosa administrativa, ya que la vía ordinaria se agotó con el fallo de la Corte. Su tesis de que "cuando apareció la noción de patrimonio, la de tesoro dejó de existir" tuvo eco en el Gobierno. La empresa Sea Search Armada manifiesta que esto no es posible, que se debe respetar la decisión de la Corte. Amenaza con llevar el caso a cortes en Estados Unidos. La defensa de esta empresa afirma que allí no hay ningún patrimonio cultural colombiano. Que se debe respetar la decisión de la Corte ya que se trata de un tesoro proveniente del Perú.

Carlos Piazzini, subdirector científico del Instituto Colombiano de Antropología e Historia, expresa que, según recomendaciones de la UNESCO, cuando se trate de patrimonio cultural, lo más aconsejable es que permanezca en su lugar, es decir, que no se debe ejecutar el rescate. Finalmente, un juez administrativo de Bogotá tiene que decidir una acción popular, apoyada por el Gobierno, que busca que toda la carga de las bodegas del San José, sea declarada patrimonio cultural de todos los colombianos. Si esta tesis prospera, dejaría a la multinacional Sea Search Armada, sin ningún derecho sobre el histórico naufragio.

INQUIETUDES Y CONCLUSIONES

El Gobierno colombiano se encuentra en dificultades para establecer claramente sus intereses. Las posibles alternativas tienen inconvenientes que en algunos casos son de difícil solución, como lo veremos más adelante.



La primera inquietud que debemos abocar es la determinación de la materia, esencia del conflicto. Esta exigencia ha sido claramente definida por el Estado; se pretende llegar no solamente a una existencia con cuantificación económica del contenido sino a la determinación del lugar exacto donde se encuentra.

En el primer caso, la historia confirma ampliamente su existencia; sobre el valor, hay diferentes apreciaciones que lo estiman desde dos mil millones hasta nueve mil millones de dólares. Consolidando las diferentes cifras podemos hablar de alrededor de cuatro mil millones de dólares representados principalmente en metales preciosos.

En el segundo caso, la determinación del lugar, la situación no es muy clara. Es importante considerar que las normas son exigentes en el reconocimiento de denunciante para lo cual la posición debe ser precisa, precisión esta que aún no ha sido posible determinar; al no existir ningún medio seguro para confirmar la posición, fue necesario dar crédito a las coordenadas entregadas por el denunciante y aceptarlo como tal. Las expresiones de expertos asistentes a la Primera Conferencia Latinoamericana y del Caribe de la ADC (Association of Diving Contractors International) en Cartagena en diciembre de 2001, ante las afirmaciones de Mike Costin, ex tripulante del ss Piccard, submarino descubridor de la supuesta especie náufraga denunciada por la empresa Glocca Morra, quienes concluyeron: eso puede ser cualquier cosa, menos una especie náufraga. Ante tal afirmación, Costin aseguró que lo visto sí era un pecio (fragmento de una nave naufragada), pero ahora creía que no era el San José, sino muy probablemente el galeón Santa Teresa, hundido el 17 de marzo de 1682 a doce leguas de Cartagena.

Igualmente se conoció que durante la expedición adelantada por la Columbus Exploration en 1994, se demostró que en el lugar de las coordenadas denunciadas no

había galeón alguno, igualmente que la topografía del sector era diferente a la denunciada. Estas consideraciones podrían ser argumento valioso para invalidar el reconocimiento de Sea Search Armada como denunciante, derecho este que le compró a Glocca Morra.

La situación complicada para Colombia se basa en las siguientes alternativas:

El contenido del San José se considera de valor económico, histórico, arqueológico o cultural. Para efectos de invalidar el compromiso de la Corte en su decisión, mediante la cual lo declara tesoro de la Nación pero obliga a la misma Nación a entregar la mitad, hecho poco entendible, lo más aconsejable es darle una connotación diferente a la económica implícita en el término "tesoro", esto ya se hizo al ser declarado patrimonio cultural, de tal manera que se invalide el compromiso con Sea Search Armada. De esta forma entraría a aplicarse la resolución del Tribunal Administrativo de Cundinamarca que en sentencia del 3 de febrero de 2004 conceptúa que las especies náufragas hacen parte del patrimonio cultural, por lo tanto son inalienables, inembargables e imprescriptibles, principio que se consagra en nuestra Constitución en





su Artículo 72, que prevalece a la decisión de la Corte Suprema de Justicia. Ante tal realidad, si se produce el rescate, todo su contenido iría a un museo para que pudiera ser apreciado por los colombianos.

Si lo anterior no sucede y prevalece la posición de la Corte, posición que ya había sido establecida por el Tribunal de Barranquilla, la Nación debería sacar, no sabemos de dónde, la no despreciable suma de dos mil millones de dólares para pagar a la empresa Sea Search Armada, cantidad que es el 50% del valor estimado.

Busquemos una tercera salida, a manera de especulación. Ante la posición del reclamante con su afirmación de que lo allí contenido es un simple tesoro y que la mitad de su valor le corresponde, la Nación tendría que desvirtuar el término "tesoro" con la adopción del término "patrimonio cultural" lo cual le impide hacer cualquier negociación económica. Se entraría a un gran interrogante: cómo se calcularía el valor económico para cancelar el 50% al demandante y de esta manera respetar la decisión de la Corte? Igualmente, si se mantiene el estimativo de 4 mil millones de dólares, cómo va a pagar el 50%; o se aplicaría a una parte de lo allí encontrado y aceptar que lo restante es tesoro, que se pueda cuantificar, y sobre él se aplicaría la decisión de la Corte?

Expertos manifiestan que se debió plantear desde un comienzo la contratación de búsqueda y rescate en término de costos, dispuesta por la Nación como propietaria, con primera opción para quien denuncie el hallazgo, y no en términos de pertenencia de lo allí contenido o rescatado. Este equivaldría a firmar un contrato de rescate con un pago en dinero corriente por dicho trabajo.

Qué pasaría si le hacemos caso al señor Carlos Piazzini y no efectuamos el rescate. Nos debemos preparar para cuidar eternamente el San José en las profundidades, con toda la gravedad que ello implica. El creciente desarrollo tecnológico y el atrac-

tivo valor económico de los bienes hundidos con el San José, hacen suponer la posibilidad de su ubicación y recuperación subrepticia por parte de terceros. No es descartable que el rescate pudiera haber sido ya parcialmente hecho por modernos submarinos usando vehículos de control remoto ROV con manipuladores. Tuve el privilegio de estar allí, al lado del posible San José, a 220 metros de profundidad a bordo del submarino Piccard, en la posición declarada por Glocca Morra, conozco las condiciones del sector y no encuentro descabellada mi inquietud.

Dentro del proceso legal es relevante considerar que no existe claramente definida la situación patrimonial y los derechos del Estado en caso de rescates de valores sumergidos en la zona económica exclusiva cuando ellos no pertenecen a la cultura nacional colombiana, como podemos apreciar en el artículo 9 de la Ley General de Cultura y su parágrafo, los cuales quedaron cortos ya que les hizo falta considerar que la Nación es propietaria de cualquier valor yacente en la zona económica exclusiva, provenga de dónde provenga. Sería una herramienta valiosa en la definición de este litigio.

Carla Rahn Phillips, profesora de la Universidad de Minnesota, ha manifestado especial interés en el San José. Publicó en el 2007 el libro *The treasure of the San José (El tesoro del San José)*. Próximamente publicará un artículo donde promete hacer nuevas revelaciones sobre la ubicación del galeón. Estaremos atentos.

Como apreciación final, se requiere tomar una decisión antes de que sea tarde, lo más conveniente posible a los intereses de Colombia. No debemos ser ajenos a la posibilidad de una reclamación de Perú que puede argumentar patrimonio cultural y de España como propietaria del San José, Galeón que tendría la calidad de "militar" por pertenecer a la Real Armada Española.



Suministramos a las Fuerzas Militares de Colombia

● **Abastecimientos:**

- Clase I, II, III, IV, VI, raciones de campaña, supermercados.

● **Contratación:**

- Obra civil, equipo especial, combustibles, material de intendencia, elementos médico odontológicos y hospitalarios.

○ **Créditos:**

- Libre Inversión con las mejores opciones de financiación, directamente Agencia Logística FF. MM. solo para personal del Sector Defensa y Fuerzas Militares.



www.agencialogistica.mil.co

— La unión de nuestras Fuerzas —

PBX 594 64 50 Carrera 50 No. 18-92

Bogotá, D. C.

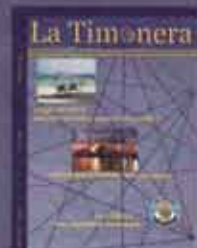
ENLISTATE EN LA LIGA MARITIMA DE COLOMBIA



Si eres oficial retirado, naval, mercante o estas vinculado de alguna manera al sector marítimo o fluvial, puedes hacerte partícipe de la Liga Marítima de Colombia a través de:

Eventos, Servicios, Asesorías.

Y en nuestra revista La Timonera a través de pautas publicitarias, o enviando un artículo de interés para el gremio, que será publicado en nuestra revista.



Para más información acerca de como afiliarse, llámanos al (01) 637-2218.

037 2220, fax: 037 2220, correo electrónico: llm@llm.org o llm@llm.org

O visítanos en: www.llm.org



CC (ra) José Guillermo Páez S., CN (ra) Ricardo Alberto Rosero E. TCIM Carlos Alberto Aguilar R., CN (ra) David Salas P., CC (ra) Héctor Vanegas R., TC (ra) Jose Alonso Escobar I., Dra. Flor Mercedes Mayorga



Almirante Carlos Humberto Pineda Gallo., Almirante (ra) Guidberto Barona Silva

CN (ra) Héctor Riveros V., CF (ra) Luis Antonio Parra G., Dr. Jorge Reynolds P. Almirante Carlos Humberto Pineda Gallo., Almirante (ra) Guidberto Barona Silva, TF (ra) José Rafael Otoy A.



FIDAMAR: Del 10 al 12 de Octubre del 2007 se realizo en Valencia España la XXII Asamblea de la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Maritimas y Navales. Por Conducto del Doctor Jorge Reynolds Pombo representante de la Liga ante esta Asamblea, se recibió de la Junta de Gobierno de FIDALMAR la Medalla de la Federación en la categoría de Oro otorgada al Presidente del Consejo Directivo de la LIMCOL Almirante (RA) Guidberto Barona Silva.

El 13 de marzo de 2008 en Almuerzo en la Cámara de Oficiales, con el Segundo Comandante de la Armada Nacional, Almirante Carlos Humberto Pineda Gallo , le fue entrega e impuesta la Medalla de Oro de Fidalmar al Señor Almirante Guidberto Barona



V
I
I
I

A
N
I
V
E
R
S
A
R
I
O

L
I
M
C
O
L

S
O
C
I
A
L
E
S



De Cadetes a Contralmirantes

El 5 de Junio del año en curso se llevo a cabo la ceremonia de ascenso a mis compañeros de escuela en grado de Contralmirantes a Luis Alberto Ordoñez, Cesar Narváez, Rodolfo Enrique Amaya y Luis Mauricio Gómez.

Ingresamos a la Escuela Naval a principios de junio de 1976, y como lo reconociera el hoy Ministro de Defensa, Juan Manuel Santos, en alguna columna escrita en El Tiempo, es mucho lo que un ex cadete tiene para agradecer por la formación recibida.

En mi caso personal, no solo me quedo un gratisimo recuerdo de mi Armada Nacional, sino que la ausencia de esta después de mi retiro, me llevo a convertirme en Teniente de Fragata de la Reserva Naval en Bogota, miembro del Refugio Naval Pocigüeica y de la Liga Marítima de Colombia.

a

Hoy, más de 30 años después, solo algunos de los muchos cadetes que ingresamos en aquel entonces, llegaron a Contralmirantes, con el esfuerzo constancia y apoyo de su familia, en especial de sus esposas.

Varios compañeros de aquella época de escuela viajaron desde varias ciudades del país, incluso desde el extranjero, para rendir un homenaje a los nuevos Contralmirantes, amigos de mar, amigos de vida.

El evento es de tal significado que se consolido la idea en torno a la estructuración de un **FONDO PARA LA INVESTIGACION MARITIMA Y FLUVIAL DE COLOMBIA** cuya acta de constitución se firmo en Cartagena ese mismo día.

Felicitaciones a los nuevos Contralmirantes de Colombia!

GUILLERMO RUBIO VOLLERT
TFRN



ACTA DE CONSTITUCION FONDO PARA LA INVESTIGACION TECNOLOGICA MARITIMA Y FLUVIAL DE COLOMBIA

En la ciudad de Cartagena de Indias, los abajo firmantes constituyen hoy 5 de Junio de 2008 el FONDO PARA LA INVESTIGACION TECNOLOGICA MARITIMA Y FLUVIAL DE COLOMBIA con el propósito de estructurar las fuentes de financiación que permitan contar con los recursos y vinculaciones para la INVESTIGACION y DESARROLLO TECNOLOGICO del mar y de los rios colombianos con las siguientes características:

Universidad líder ESCUELA NAVAL DE CADETES ALMIRANTE
PADILLA
Director Científico DR JORGE REYNOLDS
Meta anual de recursos USD 250.000

La estructura jurídica del Fondo será la que se convenga de acuerdo con la legislación vigente colombiana.

La Junta Directiva de la Entidad a constituir será conformada inicialmente por:

El Director de la Escuela Naval de Cadetes
Un representante del Comandante de la Armada Nacional
Un representante de las Universidades :
- Universidad de los Andes
- Universidad Nacional
- Universidad de Antioquia
- Universidad del Norte
- Otras Universidades que deseen adherirse a esta iniciativa

Gestores

- El Presidente de la Entidad a constituir será el científico Dr Jorge Reynolds
- Se establece como fecha limite el 5 de Julio de 2008 para tener la Entidad constituida.
- El capital semilla equivalente 1% del FONDO de esta iniciativa será aportado por los ex cadetes.

En constancia de lo anterior firman:

Guillermo Rubio Vollert
Jorge Hablau

Armando De Mulder
Francisco Martínez

Carlos Jorge Dahl
Juan Manuel Ortiz

Manuel Marrugo

Juan Carlos Ochoa



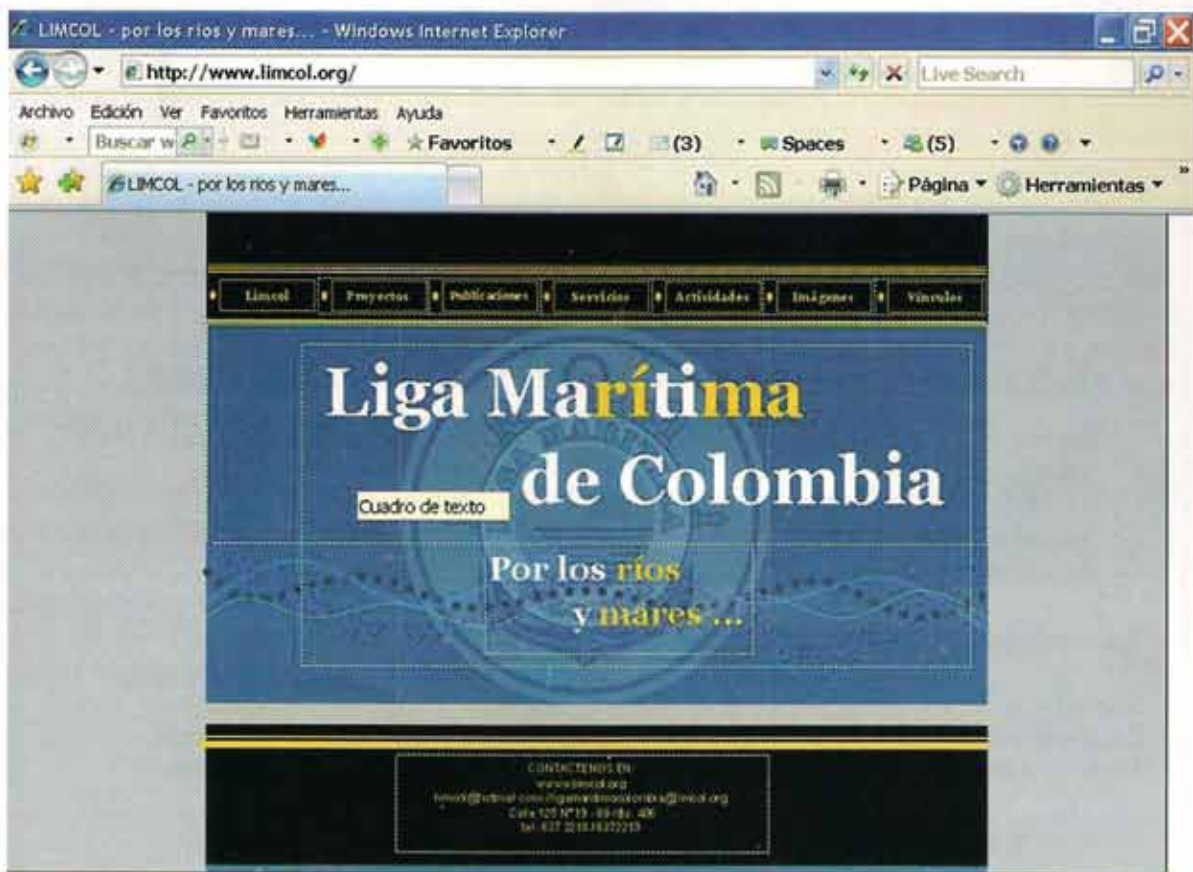
RECONOCIMIENTOS

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 Carlos Humberto Pineda Gallo
Almirante (ra) Guidberto Barona Silva
Almirante (ra) Hernando García Ramírez
Coronel María Inés Suarez
Mayor Melba Niño
CF (ra) Ernesto Cajiao Gómez
TFRN Guillermo Rubio Vollert
Imprenta de lasFFMM*

ANUNCIADORES

*Cotecmar
Eduardoño
Intertug S.A.
Navesco
Monserre
Fundación Náutico Pesquera Rafael Espinosa Gray
Agencia Logística de las Fuerzas Militares*



Imprenta y Publicaciones Fuerzas Militares

Nuestros Servicios

- Manuales
- Reglamentos
- Estatutos
- Carpetas
- Diplomas
- Revistas
- Tarjetería
- Siluetas
- Libretas
- Empastes
- Decretos
- Afiches
- Volantes

Contáctenos:

Carrera 6A No. 51A-96 PBX: 346 60 82/85/86

Fax: 255 59 39 - Bogotá - Colombia

E-mail:

imprensa@cgfm.mil.co



FUERZAS MILITARES
IMPRESA Y PUBLICACIONES



POR LA RUTA

de los Galeones



EL CARIBE
SE LLAMARÁ
DE VELAS...

