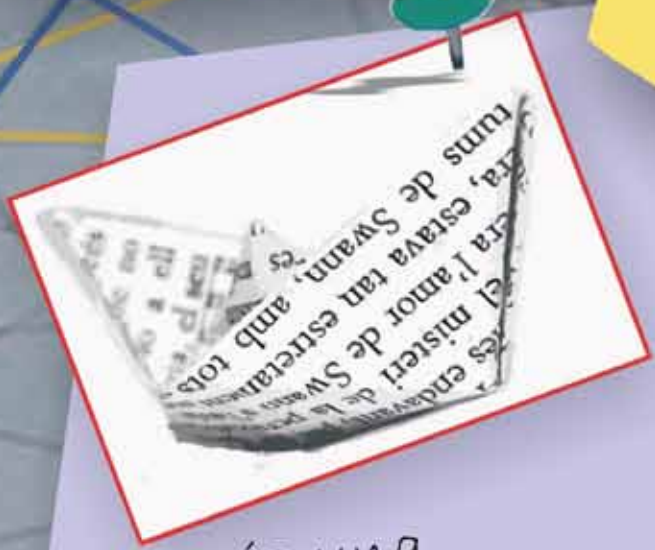


La Timonera



Biomunicipios

**Bienvenidos al
ministerio
del mar**



*Hacia una
intermediación
aduanera*





L
I
G
A

M
A
R
I
T
I
M
A

de COLOMBIA

EVENTOS

SOCIALES
RECREATIVOS

ORGANOS DE

DIFUSION
INFORMACION

FOROS

ACADEMICOS
EMPRESARIALES
COMERCIALES

ASESORIAS Y
CONSULTORIAS

EMPRESARIALES
INDIVIDUALES

www.limcol.org
[email:limcol@hotmail.com](mailto:limcol@hotmail.com)

LIGA MARITIMA DE COLOMBIA:
Calle 125 N° 19-89 ofc. 406
BOGOTA-COLOMBIA

TELEFONOS: (57 - 1) 637 2218
637 2229

Directora

FLOR MERCEDES MAYORGA LINARES



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 Diaz, Vice presidente - CF Enrique Alejandro Diaz Zambrano - CC José Guillermo Paez Sánchez - MY Juan Francisco Paz Montufar - CN Ricardo Alberto Rosero Erazo - CN David Salas Prieto - TC Carlos Alberto Aguilar Ramírez - TF José Rafael Otoy Arboleda - TC José Alonso Escobar Isaza - CN Carlos Escamilla Camacho - CN Hector Alfonso Riveros Valero - CF Ernesto Cajiao

Las imágenes e ilustraciones editadas en esta revista fueron tomadas de: Diego Miguel Garcés Guerrero, Doris Arias, Paul Geerders, www.invemar.org, www.armada.cl, www.cndm.gov, www.blooger, www.euro-parl.com, www.seao2.com, www.unal.edu.co, www.mci.gob, www.ciudadelapintura.com, www.imagesgoogle.com, www.lens.org, www.cns.org, www.imageneshack.us, www.skyscrapercity.com, www.cescanaria.org, www.wikipedia.org, CCCP.

Diseño, Fotografías y Diagramación

Jairo E. Munard, Díaz

Liga Marítima de Colombia

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

3 VENEZUELA DE RETIRADA EN EL CARIBE; COLOMBIA EL LLAMADO A CONQUISTARLO

Guillermo Solano, Gerente NAVESCO S.A.

4 BIENVENIDO AL MINISTERIO DEL MAR

Otto Aristizabal Hoyos. Profesor de Derecho Internacional. Universidad Jorge Tadeo Lozano

12 LA RESPONSABILIDAD SOCIAL DEL MARINO COLOMBIANO FRENTE A LA CONSTRUCCIÓN DE UNA CULTURA MARÍTIMA

José Ignacio Gómez. Orientador de Formación Profesional SENA CNAP.

INTERNACIONAL

16 CONVENIENCIA PARA COLOMBIA DE RATIFICAR LA CONVEMAR

Flor Mercedes Mayorga L. Prof. en Rel Int., Directora Ejecutiva LIMCOL, Beatriz Martha Maduro S. Prof. en Rel. Int; Carolina Cárdenas R. Prof. en Rel. Int.

INFORME ESPECIAL

27 FRAUDE MARÍTIMO DOCUMENTARIO, CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE

Carlos Alberto Ariza Oyuela, Abogado- Internacionalista.

TRANSPORTE

38 LA PRIVATIZACIÓN DE PUERTOS

Marco Velasco, Asesor Superintendencia de Puertos y Transporte

HACIA UNA NUEVA INTERMEDIACION ADUANERA?

Néstor Restrepo Rodríguez, Abogado, asesor en Comercio Exterior

LOS NUEVOS TERMINALES MARÍTIMOS EN COLOMBIA: ¿ESTAMOS VIVIENDO HOY, EL FUTURO QUE AYER PROYECTÁBAMOS?

Manuel Campos. Asesor Ministerio de Transporte

PANORAMA DE LAS ZONAS PORTUARIAS DE COLOMBIA, HOY

Carmen Antonia Martín Bacci Superintendente Delegada de Puertos, Superintendencia de Puertos y Transporte

MEDIO AMBIENTE

46 EL OCEANO, UN MAR DE OPORTUNIDADES

CF Ricardo José Molares Babra, Director Centro Control Contaminación del Pacífico

CONVERSIÓN DE ENERGÍA TÉRMICA OCEÁNICA DE CICLO CERRADO

Ingeniero Naval José Guillermo Páez Sánchez, Traducido Por El Técnico Térmico Jairo Páez

HABLANDO DE PASTOS MARINOS: SeagrassNet en Colombia

Carlos Alberto Trujillo A. Neguanje, Universidad del Magdalena

PESCA

50 COLOMBIA EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL DE LA PESCA SOSTENIBLE

José Francisco Torres, Biólogo Marino Msc.

SOCIALES

53 UNA GRAN FERIA ESPECIALIZADA EN COLOMBIA PARA LOS GREMIOS MARÍTIMO, FLUVIAL Y COSTERO

CN (ra) Rafael Steer Ruiz. Presidente Fundación País Marítimo, Oceanógrafo y Economista Marítimo

GENERAL

BIOMUNICIPIOS

Paul Geerder, Director Biomunicipios, Coordinator Latin America for NIVA

LA COMISIÓN OCEANOGRÁFICA INTERGUBERNAMENTAL: CONSTRUYENDO CAPACIDADES EN LA REGIÓN DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Diana Guzmán. Politóloga, Asesora asuntos internacionales CCO



VENEZUELA DE RETIRADA EN EL CARIBE; COLOMBIA EL LLAMADO A CONQUISTARLO

Nuestros hermanos venezolanos han cambiado de forma radical su política comercial. Venezuela, país al cual respeto y admiro, decidió con el Presidente Chávez a la cabeza, dar un giro de enormes proporciones. No me corresponde a mí juzgarlo; sencillamente es otra forma del mundo. Pero sí quisiera analizar las consecuencias de esas decisiones para Colombia desde un plano netamente económico y comercial.

Como ya es de conocimiento general, el vecino país ha decidido volverse administrador de sus propios recursos. Es por ello que ha instaurado el sistema de nacionalización de las empresas, comprando y adquiriendo control nuevamente de las industrias en diferentes sectores, en especial aquellas donde hay un gran impacto social como el petróleo, cemento, los fertilizantes y ahora el acero por mencionar algunos.

El Presidente Chávez según su convencimiento, y con la obligación de dar el mejor bienestar a sus gobernados, ha determinado que los márgenes que estos negocios están arrojando, son los suficientes para distribuir y vender estos productos internamente a precios mucho más cómodos para los habitantes en general. Es por ello que ha establecido un sistema de control de precios bajos, más convenientes para el ciudadano, según lo ha expresado.

Así mismo espera dar más fuentes de empleo y prueba de ello es que hoy PDVSA pasó a duplicar



su planta de personal, más no la producción. Seguramente esto sucederá en las demás industrias. No sabemos qué tan rentables puedan ser bajo este nuevo esquema. Tenemos nuestras dudas.

Así mismo el hermano país ha considerado que ante el mundo cambiante donde los precios de los productos han tenido un incremento exorbitante, los márgenes de rentabilidad han subido y por ello es mejor que ese dinero quede en casa a que se lo lleven los extranjeros. En consecuencia Venezuela en términos prácticos cerró las puertas a la inversión extranjera. El alto riesgo y la posibilidad de perder el dinero invertido que “espantó” a los inversionistas quienes buscan ahora otros árboles donde construir sus nidos.

Esta política, como es de conocimiento general, es diametralmente opuesta a la Colombiana y ojalá el sistema de contratación y de regalías implantado en nuestro país, sea lo suficientemente generoso para Colombia. Así lo ha defendido



el gobierno de turno, en especial para aquellas regiones de donde se extraen los productos de exportación, que dicho sea de paso gozan de gran pobreza.

¿Y que ha significado esta política económica para Colombia, como consecuencia de las anteriores decisiones de Venezuela? Muy positivas y muy importantes. Procedamos con su respectivo análisis:

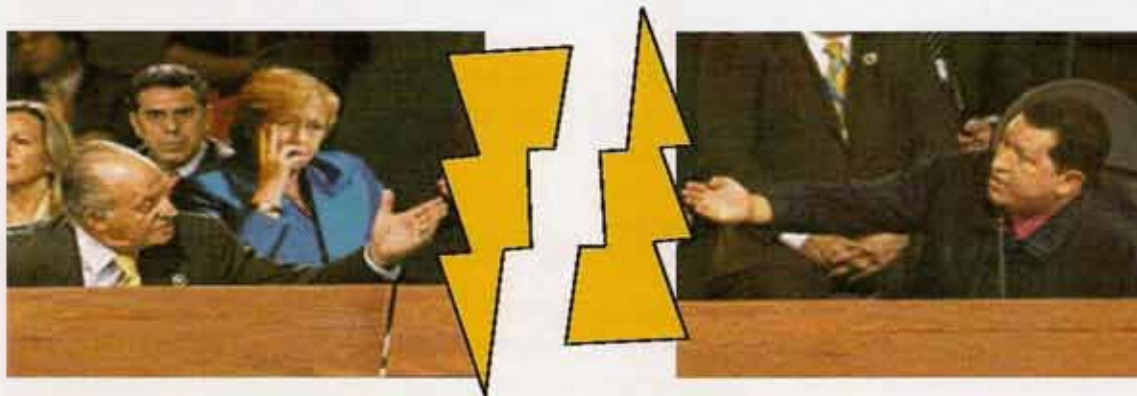
1. En los últimos tres años el intercambio comercial ha crecido enormemente. Según datos de la Cámara Colombo Venezolana, "En los primeros cinco meses del 2008 las exportaciones colombianas dirigidas al mercado venezolano, ascendieron a 2,265 millones de dólares. La cifra es superior en 48.6 % registrada en el mismo periodo de 2007." Con seguridad nunca en la historia se había tenido semejantes cifras. Pero lo que es más importante es que Venezuela se convirtió en el primer aliado comercial para productos manufacturados, que son aquellos donde hay un mayor valor agregado. Por ello Venezuela es hoy por hoy nuestro cliente más importante, y el mercado más atractivo.

2. Tan solo dos semanas de haber visitado Chávez al gobierno español y de haber sobrepasado el incidente del "Porque no te callas", ha decidido nacionalizar el Banco Santander, de capital español. El impacto de esta decisión ha

sido estruendosa en los taldos españoles y ha sido un claro mensaje para los inversionistas de buscar nuevos horizontes en Latinoamérica. No en vano el diario EL PAÍS de Madrid dice en su publicación del pasado agosto 2 de 2008, que Ecuador, Venezuela, y Bolivia tomaron un giro diferente en su política de inversión extranjera y por ello los países que se aconseja invertir en Latinoamérica en su orden son Colombia y Brasil.

Es de suponer entonces que Colombia se siga consolidando como un país ideal para recibir inversión extranjera, en especial en sectores diferentes al petróleo. Ya no pueden retroceder ni habrá por un tiempo deseos de inversionistas de retornar a Venezuela. La desconfianza para los inversionistas reinará en ese país por los próximos años.

3. Venezuela por otra parte ha reducido producción y por ende exportaciones en varios sectores, y tal vez esta es la consecuencia más importante de las tres. La regulación de precios ha ocasionado que ciertas industrias en manos aún de pocos particulares no les sea rentable producir y menos pensar en exportar. Venezuela por tanto ha reducido notablemente sus ventas al extranjero. Allí Colombia tiene un gran panorama si vemos que Venezuela tiene un intercambio importante con República Dominicana (8 millones de habitantes), o Trinidad (1 millón trescientos mil habitantes) o sobre





Guyana por citar algunos de ellos. Recordemos que las islas caribeñas tienen una gran capacidad importadora. Es posiblemente el momento de crear y ensanchar nuevas industrias en Colombia que puedan satisfacer este mercado caribeño y aquellos en que Venezuela ya no muestre interés, en especial si tenemos en cuenta que el camino tomado por Venezuela es prácticamente irreversible y le tomará muchos años en convertirse en un competidor importante.

Vemos entonces que el panorama puede ser benéfico para nuestro país y que en los siguientes tres años nuestra capacidad exportadora tenga un crecimiento importante. Para que este objetivo se logre, debe ir necesariamente acompañado de un esquema de transporte marítimo en especial al Caribe, que les permita consolidarse en aquellos mercados dejados por Venezuela.

Hoy vemos como las líneas extranjeras prestan su servicio a diferentes islas del área a través de la figura del trasbordo de carga ya sea en

Panamá, Jamaica, Miami y otros centros portuarios. La consecuencia inmediata de manejar la carga con esta logística es que necesariamente el tiempo de tránsito de la mercancía toma de 10 a 12 días, lo que en servicio directo desde Colombia tomaría entre 2 y 3 días dependiendo del destino final.

Teniendo claro los vacíos que va dejando la economía Venezolana en el área, sería bueno que las diferentes dependencias del gobierno relacionadas con el comercio internacional, ayuden a concertar con los usuarios, una gran ofensiva comercial hacia el Caribe. Por nuestra cercanía geográfica con esas islas, estamos en una posición envidiable para colocar nuestros productos de una forma regular. Somos los llamados a ocupar este vacío.

Es allí donde los pocos armadores nacionales podemos darle un apoyo significativo al comercio exterior colombiano. Sabemos que al comienzo puede ser un tráfico pequeño para cualquier na-



viera, en especial para las extranjeras, pero que solamente entre colombianos podemos repartirnos los riesgos iniciales de esta operación por cuanto sabemos del potencial a futuro que podría tener. Solo así uniendo esfuerzos entre Gobierno, Usuarios y Armadores podremos tomarnos el Caribe.

Es este un claro ejemplo donde es indispensable la necesidad de una logística marítima para lograr un éxito comercial. Sin transporte competitivo no hay ventas, a no ser que se tenga navieras nacionales que le apuesten al país, y puedan llevar sus productos a los mercados regionales.

Valdría la pena analizar y detectar otros mercados distintos al Caribe donde no hay un servicio regular y oportuno para los productos nacionales. Qué tal la costa oeste de Centro-América, donde las principales ciudades capitales de esos países centroamericanos están en la costa pacífica? Ahí les dejo la inquietud.

Por: *Guillermo Solano*
Gerente NAVESCO S.A.



Suministramos a los 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. sólo para personal del Sector Defensa y Fuerzas Militares.



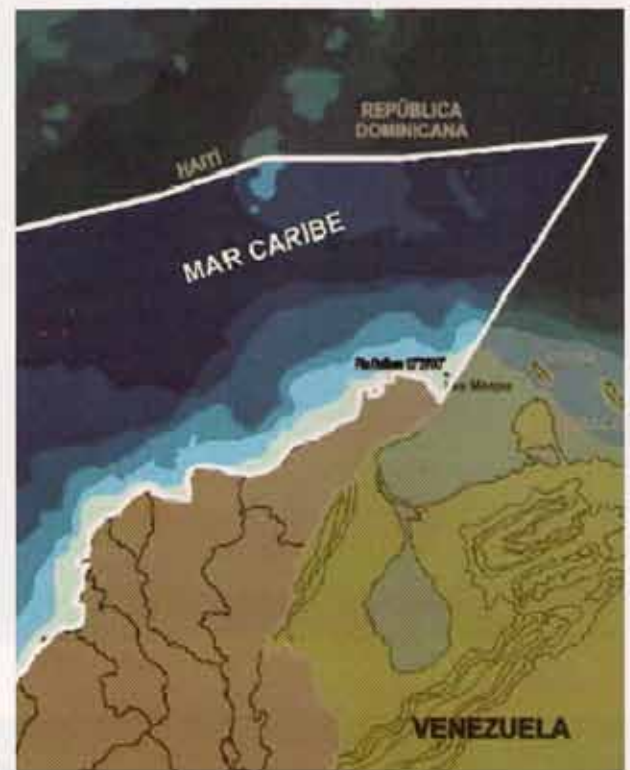
www.agencialogistica.mil.co

— La unión de nuestras Fuerzas —

PBX 594 64 50 Carrera 50 No. 18-92
Bogotá, D. C.



BIENVENIDO AL MINISTERIO DEL MAR



Siempre ha sido paradójico en Colombia que, con semejante potencial, no hayamos tenido una política clara y permanente sobre la exploración, explotación, defensa y conservación de nuestros amplios espacios oceánicos y costeros.

En la pasada campaña presidencial ninguno de los candidatos abordó, en particular, el tema de nuestros mares a sabiendas de que forman el 44.8% de la extensión total del territorio. Parecería que pertenecen a otro país o que, la visión a corto plazo, no permite imaginar la capacidad de aprovechamiento de sus ingentes riquezas y que en menos de cincuenta años la humanidad entera dependerá en más de un 50% de sus recursos alimentarios para su subsistencia.

Las Naciones Unidas conscientes del significado y trascendencia de los asuntos del mar y marítimos promovió en la segunda mitad del siglo pasado una serie de Conferencias y Tratados

que culminaron con la Convención de Jamaica de 1982, la cual se ha denominado la verdadera "Constitución del Mar" entró en vigencia en 1994 y a ella han adherido más de 130 Estados, lo cual significa que la comunidad internacional se ha pronunciado a favor de este instrumento que incluye un acuerdo sobre aspectos como la investigación científica y la protección del medio ambiente, pesca y tráfico marítimo y otros temas que revisten una importancia especial para la humanidad.

A la fecha Colombia no ha ratificado la citada convención, a pesar de haber tomado parte activa en su gestión, y ahora se presenta la oportunidad para formular una política marítima nacional que oriente el diseño de las estrategias internas para la aplicación de dicha Convención.

El actual gobierno del Dr. Álvaro Uribe que, en su programa inicial de Renovación de la Admi-



“Los 928.660 Km² de mar Jurisdiccional Equivalen a otra Colombia”.

nistración Pública, optó por suprimir de un solo tajo tres ministerios, ahora le apuesta con acierto a la creación de un Ministerio del Mar. En efecto, en el documento “Visión Colombia Segundo Centenario”, plantea sobre el tema lo siguiente: “En 2019 Colombia habrá replanteado su visión de los océanos, a los cuales históricamente les ha dado la espalda. Para esto, deberá incorporar los 928.660 Km² de Territorio Marítimo - 44.8% de la extensión total del territorio - al desarrollo del país aprovechando las potencialidades, no solo del mar sino de las zonas continentales a través del biocomercio y el turismo. El país deberá potenciar la función de enlace a través del mar entre los países de la Cuenca del Caribe y el Pacífico, Suramérica y el mundo”. “Para que todo esto sea posible, se requerirá una nueva

institucionalidad para el manejo de estos temas, que eventualmente podría ser un departamento administrativo o un nuevo Ministerio”

Esta noticia que, por si sola, constituye un buen augurio para el futuro económico del país, rescataría mucho lo que se ha dejado de hacer en materia tan vital y permite la oportunidad de tener por fin una política del mar y marítima coherente y coordinada, pues en la actualidad estas se encuentran dispersas entre varios ministerios, establecimientos públicos y la Superintendencia General de Puertos que sustituyó la gestión desastrosa e impúdica de Puertos de Colombia.

Por: *Otto Aristizabal Hoyos. Profesor de Derecho Internacional. Universidad Jorge Tadeo Lozano*





LA RESPONSABILIDAD SOCIAL DEL MARINO COLOMBIANO FRENTE A LA CONSTRUCCIÓN DE UNA CULTURA MARÍTIMA



Uno de los aspectos que tal vez ha aportado de manera extraordinaria, para truncar las posibilidades de concertar propuestas integrales, tendientes a generar nuevas actitudes en las diferentes instancias del Estado Colombiano, definitivamente, ha sido la falta de voluntad de nosotros los marinos, por construir y mantener canales dinámicos de comunicación, vínculos comunitarios de concertación y divulgación gremial y asumir ese accionar como parte de nuestra responsabilidad social. Esta reflexión, puede plantear de fondo, el nivel de compromiso individual que compete a cada uno de nosotros en la construcción de un país con cultura marítima.

“Marinos, compañeros de este viaje en el que no nos conocemos, pero en el cual, instintivamente nos sentimos y, en muda comunicación interactuamos”.

Como lo he manifestado en otras oportunidades y escenarios, nuestro silencio es cómplice de la pereza de reflexión de todos nuestros estamentos, frente al enorme horizonte de oportunidades que ofrecen nuestros mares; claro, la herencia de nuestros ancestros nos marca...tierra, ganado, cultivo, café y petróleo.

Seguimos siendo espectadores de cómo lo hacen en otros países, como sus costas se convierten en zonas industriales portuarias, como su industria de transporte marítimo y fluvial se redimensiona; nos damos palmaditas de aliento con el mismo comentario de años atrás: “aquí ya comenzamos”

Ahora, apreciados amigos y compañeros de viaje, respondámonos esta pregunta: ¿Qué estoy haciendo yo frente a esta responsabilidad?

Por: José Ignacio Gómez
Orientador de Formación Profesional SENA CNAP
Miembro del Equipo de Diseño Curricular del CNAP
Colaborador del Equipo Técnico de la Mesa Sectorial de Transporte Acuático

extensión

Nuestro reto: mantener la excelencia

cursos libres

IDIOMAS



UNIVERSIDAD MILITAR
NUEVA GRANADA

www.umng.edu.co

El Centro de Idiomas ofrece cursos en las siguientes modalidades:

CURSOS INTENSIVOS DE INGLÉS

• **Matrículas:** 15 al 19 de septiembre de 2008 • **Clases:** 29 de septiembre al 2 de diciembre de 2008 • **Horario:** Lunes a viernes 7:00 a 9:00 a.m. • **Intensidad:** Dos horas diarias para un total de 90 horas por nivel • **Valor:** Institucional \$257.000 más carné \$10.000. Particular \$335.000 más carné \$10.000

CURSOS SEMESTRALES DE INGLÉS Y FRANCÉS

Para niños, adolescentes y adultos • **Matrículas:** 1° al 20 de diciembre de 2008 • **Clases:** 17 de enero al 9 de junio de 2009 • **Horario:** Sábados 8:00 a.m. a 12:30 m. ó de 1:00 p.m. a 5:30 p.m. • **Intensidad:** 90 horas por nivel • **Valor:** Institucional \$230.000 más carné \$10.000. Particular \$295.000 más carné \$10.000 (Susceptible a índice IPC) • **Los cursos ofertados están organizados de la siguiente forma:**

FORMACIÓN BÁSICA: Niveles 1, 2 y 3.
FORMACIÓN INTERMEDIA: Niveles 4, 5 y 6.
FORMACIÓN AVANZADA O DE PROFUNDIZACIÓN: Niveles 7, 8 y 9.

• **Examen de Clasificación:** Se realiza el cuarto jueves de cada mes a las 4:00 p.m.

• **Valor:** \$5.000

INFORMES:

Universidad Militar Nueva Granada - Centro de Idiomas
Cra. 11 101-80, Bogotá D.C.

☎ Directo 634 3230 ☎ PBX 275 7300 - 634 3200 Ext. 230 - 343

• <http://www.umng.edu.co/www/section-3904.jsp>

cursos libres

SISTEMAS

El Centro de Sistemas ofrece cursos de sistemas al público en general.

• **AUXILIAR DE SISTEMAS** (140 horas) • Office Básico • Microsoft Excel Nivel Intermedio • Microsoft Access Nivel Básico • Microsoft Excel Nivel Avanzado

• **PROGRAMADOR DE SISTEMAS** (140 horas) • Excel Nivel Experto • Programación en Visual Basic • Base de Datos en MYSQL • Desarrollo de Aplicaciones Web en ASP

• **DIPLOMADOS** • Diplomado en Office con énfasis en Excel (110 horas) • Diplomado en Diseño Web con Macromedia (100 horas) • Diplomado en Desarrollo de Aplicaciones Web en ASP (110 horas)

• **CURSO INTRODUCTORIO** • Windows e Internet (Curso para principiantes, 20 horas)

El costo de los cursos incluye el material. Descuento para personal del Ministerio de Defensa Nacional, Fuerzas Militares, Policía Nacional, hijos y cónyuge de los anteriores, empleados públicos o gubernamentales y grupos de estudiantes.

INICIACIÓN DE CURSOS PERMANENTE

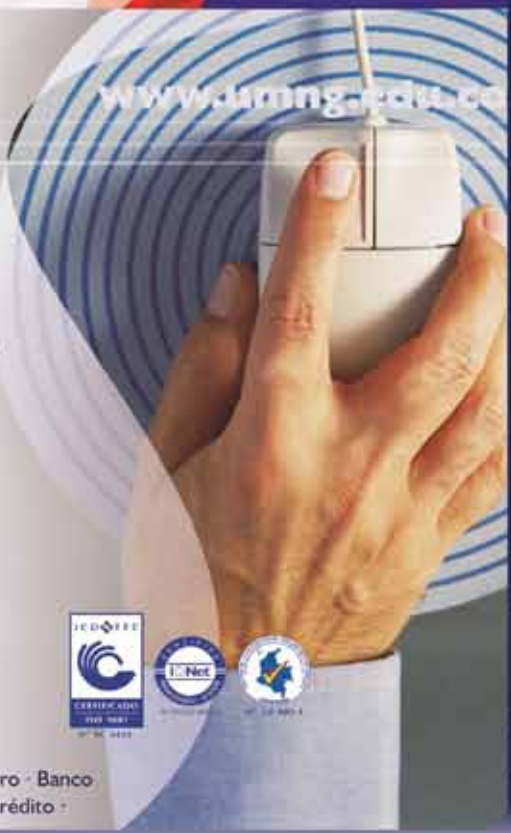
INFORMES

Universidad Militar Nueva Granada - Centro de Sistemas
Cra. 11 101-80, Bogotá D.C.

☎ Directo 634 3231 ☎ PBX 275 7300 - 634 3200 Ext. 231 - 263

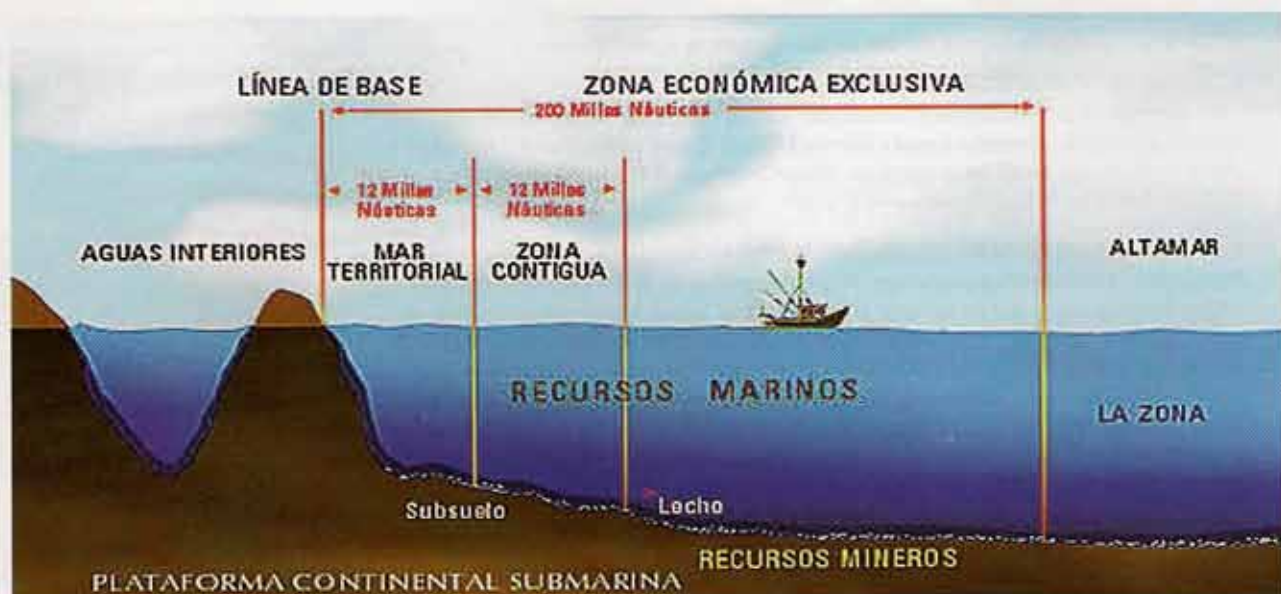
• <http://www.umng.edu.co/www/section-238.jsp> • e-mail: labsis@umng.edu.co

• **Crédito Universitario:** • ICETEX • Fondos Rotatorios Fuerzas Militares • Fondo Nacional del Ahorro • Banco de Bogotá • Centralseguros • Banco de Crédito • Credivalores • Fincomercio • Todas las tarjetas de crédito •





CONVENIENCIA PARA COLOMBIA DE RATIFICAR LA CONVEMAR



Todas las civilizaciones de la antigüedad tuvieron una especial atracción hacia las vías marítimas luchando contra el medio natural adverso, dominando el agua como medio de supervivencia, favoreciendo el comercio y el surgimiento de mercados.

Así pues, desde la más remota antigüedad el mar se ha constituido en fuente importante de recursos que han sido incorporados al desarrollo técnico, científico, social económico y comercial de todos los Estados -en especial los ribereños-, los cuales han hecho del mar una vía de comunicación y un medio para demostrar su poderío.

El interés que se despertó por el mar desde tiempos inmemorables trajo consigo rivalidades

y disputas entre los Estados por el dominio y el ejercicio de actividades en esta zona, por lo cual nace el interés de la comunidad internacional de codificar las relaciones marítimas entre los Estados y de esta forma mantener el orden y la gobernabilidad en los océanos.

Bajo este contexto, la evolución del derecho del mar ha tenido un proceso largo, pero es en el Siglo XX con el surgimiento de nuevas tendencias¹ y con los esfuerzos de los Estados por normatizar todas las cuestiones marítimas, cuando se inicia el proceso de las Conferencias² sobre Derecho del Mar, culminado en lo que se conoce hoy como "La Nueva Constitución de los Mares" (CONVEMAR) instrumento

que no comprende únicamente la normatividad designada en las 4 convenciones de Ginebra de 1958, sino que las complementa, introduciendo temas innovadores como la ampliación de la jurisdicción marítima de los Estados, la fijación de la jurisdicción del mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental; el establecimiento de la Zona Especial de Explotación de los recursos no renovables y de un régimen internacional equitativo, incluyendo la creación de un organismo internacional administrador de los recursos de los fondos marinos y el subsuelo que están ubicados fuera de la jurisdicción de los Estados.

La importancia de la Convención de las Naciones Unidas



Sobre el Derecho del Mar de 1982, se basa en el consenso, la aprobación y el uso habitual de los Estados reflejado en el desarrollo de actividades en el mar bajo este marco jurídico; además, la CONVEMAR reproduce el examen jurídico de los elementos que rigen las relaciones marítimas internacionales a la luz de la costumbre, la equidad, la buena fe y el uso del mar con fines exclusivamente pacíficos.

La filosofía que da la CONVEMAR consiste en permitir la participación de los beneficios del mar a todos los Estados con o sin litoral, priorizando dentro del marco de la cooperación la ayuda a los países con situación geográfica desventajosa y a los países en vía de desarrollo.

Es evidente que la dinámica de la vida social internacional ha engendrado una abundante regulación convergente en los aspectos relativos al mar, por esta razón la normatividad internacional no puede ser ajena a las preocupaciones individuales de los Estados; no obstante en el derecho colombiano no existe una acogida total de las normas del derecho internacional marítimo en el derecho interno, ya que no se encuentra planeado ningún ejercicio de transformación automática de la norma internacional a la norma interna, sino que agrega al sistema jurídico colombiano el tratado internacional en virtud

de la aprobación legislativa, es decir, que los tratados internacionales se adoptan mediante el proceso ordinario de la elaboración de las leyes prevista en la constitución política.³

En este orden de ideas Colombia ha tratado de ser parte del contexto marítimo internacional, participando en las conferencias activamente y de las cuales toma apuntes para ser incorporados a la legislación nacional, situación que se observa en los elementos jurídicos colombianos como la Ley 10 de 1978 que determina los espacios marítimos sin mencionar la zona contigua, los derechos y deberes de Colombia y terceros Estados en estas zonas.

La norma menciona únicamente ligeros planteamientos referentes a las actividades en el mar, limitándose a puntualizar la ubicación y extensión de dichos espacios marítimos; por esto, la Ley 10 de 1978 se torna ineficiente en cuanto a la interpretación y aplicación, pues además de esta Ley se han promulgado otras normas dispersas que involucran al mar y a entidades estatales generando un caos en la aplicación de la normatividad marítima del país. Otro aspecto que ha de resaltarse en este estudio en cuanto a la legislación marítima colombiana es la ambigüedad que se presenta en lo concerniente a la plataforma continental, porque la

Ley 9 de 1961⁴ da un concepto de profundidad y capacidad (Hasta 200 metros o hasta donde la capacidad permita la explotación); por su parte la Ley 10 de 1978 menciona que el suelo, subsuelo y la masa de agua suprayacente,⁵ son los elementos que conforman zona económica exclusiva.

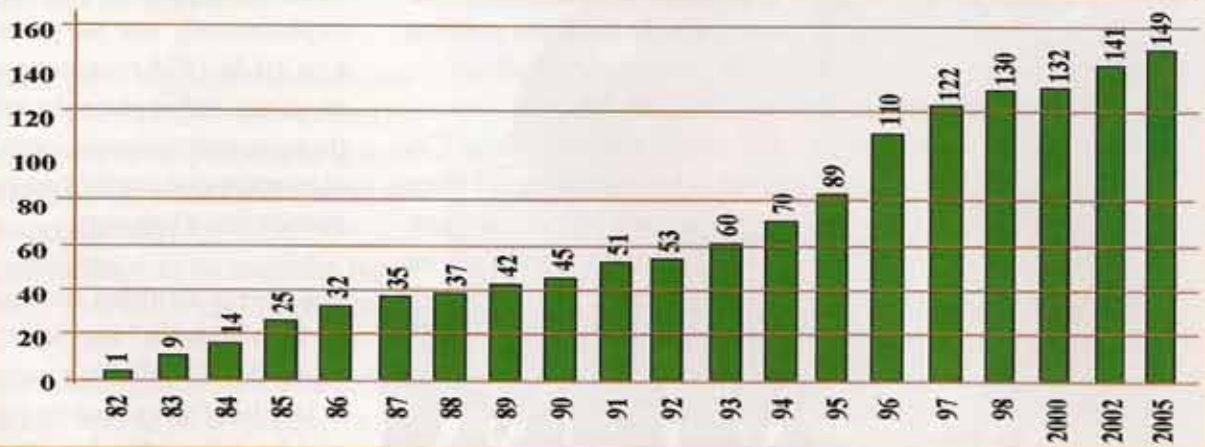
La norma también menciona en otro artículo⁶ que la soberanía del Estado se extiende a la plataforma continental, siendo estos artículos los posibles causantes de una mala interpretación e inconsistencia para este tema; por último la actuación que realiza el país en la plataforma continental es reflejada en el Decreto 2324 de 1984 donde se le confiere a DIMAR ejercer jurisdicción sobre el lecho y subsuelos marinos hasta el límite exterior de la zona económica exclusiva.

Estos tres factores permiten afirmar que la legislación marítima colombiana en cuanto a plataforma continental es en esencia imperfecta generando mayor deficiencia en la interpretación y aplicación, entorpeciendo la evolución de la legislación marítima, ante lo cual el país actúa bajo la costumbre internacional.

Algo similar ocurre con la zona contigua, pues existe una incompatibilidad entre la interpretación y actuación en este espacio marítimo porque



CRONOLOGIA DE PAISES MIEMBROS DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (75% del total de países de NN.UU.)



mientras en algunas normas⁷ nacionales se menciona la zona contigua, en la Ley que da origen a los espacios marítimos la hace inexistente; es así como Colombia ha determinado la zona contigua mediante la costumbre internacional, lo que significa, que en la legislación nacional no existe un derecho positivo que describa y defina como tal este espacio marítimo.

En resumen, en materia de espacios marítimos los antagonismos presentados muestran la situación crónica que no justifica la realidad, y lo que es más grave, impide la planeación y diseño de un plan estratégico para estimular las actividades en el mar; solo sobre esta base se podrá hacer una verdadera valorización del potencial de los recursos, para su aprovechamiento, maximizándolos a través de la cooperación internacional sobre un marco geográfico exacto, pues si no

existe precisión, las normas y acuerdos que se realicen serán obsoletos y no podrán ser llevados a la realidad.

Constantemente se reitera que Colombia es un país privilegiado al estar bañado por dos océanos para su disposición y beneficio socioeconómico, motivo por el cual los gobiernos han tratado de normatizar el uso y las actividades en el mar, mediante leyes, decretos, convenios y tratados sobre diferentes cuestiones relacionadas con él como la Ley de pesca, el Estatuto de puertos, la ley de medio ambiente, la de prevención de contaminación y la de la cumbre de la tierra entre otras; sin embargo, y a pesar de que estos instrumentos están para llenar las expectativas marítimas no dan los resultados esperados porque la dispersa legislación dificulta el ejercicio adecuado de dichas normas, significando que se involucran diferentes entidades sin que estas tengan

una responsabilidad directa frente al mar impidiendo realizar una política integral que cobije todos los elementos necesarios para el desarrollo del sector marítimo haciendo que el país siga permaneciendo de espaldas a los mares.

A partir de estas consideraciones se evidencia que con la firma de la CONVEMAR Colombia ha tenido la intención de evolucionar con el derecho internacional marítimo; desafortunadamente, la intensión no es suficiente ya que la legislación colombiana aunque contempla algunos aspectos que no van en contra de la CONVEMAR presenta una deficiencia fundamental en la fijación de aspectos de vital importancia como la adopción de una posición jurídica frente a la zona, su participación de la Autoridad de los fondos marinos y los beneficios que de la Empresa se devengan, entre otros temas.



La legislación marítima nacional necesita actualizarse ya sea por medio de un instrumento internacional como la CONVEMAR o por la ley nacional para que no siga quedando rezagada de la continua evolución marítima que se está dando a nivel internacional.

Para Colombia el cambio que se ha presentado en la normatividad internacional sobre cuestiones marítimas podría servir para cimentar las bases y reafirmar su posición internacional frente al mar, reiterando su voluntad expresada en los tratados de delimitación.

En síntesis, Colombia al aceptar la CONVEMAR como el instrumento que le permita reorganizar su legislación marítima no cambiaría la situación actual con respecto a los asuntos limítrofes pendientes ya que estos se definen por acuerdo entre las partes, es decir, que estos asuntos no constituyen un obstáculo para ratificar la Convención de las Naciones Unidas Sobre Derecho

del Mar de 1982, para Colombia.

A través del análisis de la conveniencia para Colombia de ratificar o no la Convención de las Naciones Unidas Sobre Derecho del Mar de 1982, se ha llegado a concluir que es conveniente para el país ratificar la CONVEMAR, adoptándola como el instrumento rector y garante del Derecho del Mar ya que sus disposiciones no chocan con los intereses nacionales, sino que por el contrario contribuyen a puntualizar la privilegiada posición geográfica del país, definiendo claramente los espacios marítimos donde el Estado ejerce jurisdicción, al igual que sus derechos y deberes.

Así mismo, ayudaría a recoger y actualizar la normatividad marítima nacional lo cual facilitaría la interpretación y aplicación de las normas enfocadas a consolidar el desarrollo del sector marítimo con ayuda de la cooperación internacional, a través de su participación en la Autoridad de los fondos marinos y de los beneficios que se devengan.



¹ Geopolíticas, económicas, científicas, tecnológicas entre otras.

² I Conferencia de Las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. Ginebra de 1958; II Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Derecho del Mar. Ginebra de 1960 y la III Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Derecho del Mar. Montego Bay 1982.

³ Capítulo 3 de la Constitución Política colombiana de 1991

⁴ Ley mediante la que se aprueba la Convención sobre Plataforma Continental de Ginebra de 1958.

⁵ Artículo 8 de la Ley 10 de 1978

⁶ Artículo 10 de la Ley 10 de 1978

⁷ Constitución Política Colombiana de 1991 Artículo 101

Por: *Flor Mercedes Mayorga L. Prof. en Rel. Int.
Directora Ejecutiva LIMCOL*
Beatriz Martha Maduro S. Prof. en Rel. Int.
Carolina Cárdenas R. Prof. en Rel. Int

FRAUDE MARÍTIMO DOCUMENTARIO, CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE



Este hecho se vive y golpea a la mayoría de los Estados del mundo sin distinción de ninguna clase y por ende involucra en la problemática a países como el nuestro en vías de desarrollo, que si bien han adelantado aperturas en lo tocante al comercio internacional a través de los renombrados acuerdos de libre comercio, permanecen vulnerables al fraude en general y en particular al marítimo.

No es posible abarcar, por su gran diversidad, todos los tipos de fraude marítimo, por lo que la orientación que daremos está directamente encaminada a minimizar solo un limitado tipo de fraude, el que involucra a los conocimientos de embarque, los contratos de fletamento, seguro marítimo y la desviación.

El fraude marítimo puede tener diversas formas de presentación. Hay fraude siempre que una persona engaña con

intención a otra en cuanto a algún hecho o circunstancia relacionadas con actividades marítimas que permite obtener injustamente un provecho económico (dinero o mercancías). El fraude con frecuencia va acompañado del uso indebido de los contratos de transporte o de documentos comerciales, tales como Conocimientos de Embarque, contratos de fletamento y pólizas de seguro marítimo.

Aunque no existe una definición generalizada y aceptada de fraude marítimo suele entenderse por tal; todo acto fraudulento relacionado con asuntos marítimos, incluso cuando esos actos no contengan los elementos de ocultación, engaño o falsedad que típicamente define el fraude desde el punto de vista legal. Hay por ejemplo actos de robo simple, piratería y baratería¹ que se incluyen generalmente en el fraude.

La Cámara de Comercio Internacional (CCI) en un folleto titulado *Guide to the Prevention of Maritime Fraud* (Guía para la Prevención del Fraude) dice que "existe fraude marítimo cuando una de las partes en una transacción comercial internacional, ya sea en calidad de comprador, vendedor armador, fletador, capitán de

buque, miembro de la tripulación, asegurador, banquero, comisionista o agente, "consiga injustamente, obtener dinero o mercancías de otra parte con la que, a primera vista, a contraindole obligaciones mercantiles, financieras o de transporte. En algunos casos varias de esas partes actúan en colusión para defraudar a otro."

Dada la variedad de actos ilegales generalmente incluidos en la expresión "fraude marítimo", es difícil analizarlos todos y a fondo con sus variantes de actos ilegales que puedan producirse. A efectos de enunciación, se han señalado las siguientes categorías principales: 1) fraudes documentarios; 2) fraudes relacionados con los contratos de fletamento; 3) fraudes relacionados con el seguro marítimo; 4) fraudes de desviación.

Conocimiento de embarque y otros documentos

Si bien son diversos los docu-





mentos que pueden ser utilizados en el fraude marítimo, el más importante y que se considera de mayor trascendencia y uso es el CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, con sus bien conocidas funciones de ser recibo de las mercancías por el porteador, prueba del contrato de transporte de mercancías y, lo que es más importante, documento título o título representativo de las mercancías. Para mayor claridad cabe expresar que el Conocimiento de Embarque es el documento expedido fundamentalmente para atestiguar el hecho del comienzo de la ejecución de un contrato, probatorio de la realización efectiva del cargue en el buque, de la entidad aparente de ese cargamento y a propio tiempo de las condiciones contractuales de acuerdo con las cuales será transportado.

Si reúne la plenitud de los pormenores formales exigidos por la Ley Comercial (arts 621 y 768 del Código de Comercio) se convierte en un título valor representativo de las mercan-

cías, da derecho a la entrega de las mercancías en el puerto de destino a su legítimo tenedor.

Como en otros tipos de actividades comerciales, existe en la venta internacional de mercancías "zonas intermedias" entre el fraude claramente identificable, como es la falsificación de un Conocimiento de Embarque de mercancías no existentes o el envío de materiales sin valor en lugar de las mercancías especificadas en el conocimiento de embarque, y las violaciones del contrato próximas al fraude, como, por ejemplo, la expedición de mercancías de calidad inferior a la especificada en el contrato de compraventa internacional.

En uno de los extremos se encuentran, los conocimientos de embarque de mercancías completamente inexistentes, falsificados por falsos o inescrupulosos vendedores, que llegan inclusive a utilizar los formatos tipo o estándares de las navieras o, inventando compañías navieras totalmente simuladas e inexistentes.

Puede suceder y de hecho sucede que el buque distinguido en el Conocimiento de Embarque en el que se supone se ha cargado las mercancías este realmente en el puerto de embarque o pueda estar siendo reparado en astillero local o ubicado en otro país. Puede incluso que el buque sea completamente ficticio, simulado o

inexistente. También se falsifican documentos adicionales que normalmente acompañan al Conocimiento de Embarque en cualquier transacción especial, tales como los recibos de precio de venta o facturas comerciales, una póliza de seguro marítimo para el transporte o los certificados de origen, fitosanitarios y de inspección de la carga. Dado que la mayoría de esos documentos son de naturaleza simple y sin complejos caracteres especiales son fáciles de falsificar y se pueden conseguir fácilmente.



Una vez que el aparente e hipotético vendedor ha falsificado la documentación, el Conocimiento de Embarque, como documento título de las mercancías, se vende, acompañado de los documentos complementarios igualmente falsos, a un comprador que inocentemente espera recibir sus mercancías en el puerto de destino previsto. Cuando el buque recalca en el puerto, si es que recalca, o



llega sin las mercancías y el comprador descubre el fraude, el vendedor ya habrá desaparecido en algún lugar del mundo.

Otra forma se presenta cuando el vendedor expide mercancías de calidad o cantidad inferiores a las especificadas en el contrato de compraventa internacional que ha concertado con el comprador. Si la diferencia de cantidad o calidad es tal que la compañía de transporte marítimo la hace constar en el conocimiento de embarque, este se modifica ulteriormente para ocultarlo. Generalmente, la diferencia de cantidad o calidad son de tal naturaleza que el transportador no las advierte, y es que mayormente se utiliza la modalidad FCL (FULL CONTAINER LOAD) carga contenedorizada que viaja

de domicilio a domicilio (o de puerto a puerto) en la que el embarcador arruma la mercancía dentro del contenedor y lo sella, lo cual implica que solo se entrega directamente en las bodegas del destinatario no pudiendo ser abierto salvo verificación aduanera. Al respecto debe tenerse en cuenta que el contenedor transportado en esta forma no puede ser abierto por el transportador, el capitán de la nave o los miembros de la tripulación, sus agentes y/o dependientes, para constatar el estado y naturaleza de las mercancías en él embaladas o consolidadas por que de acuerdo con la legislación aduanera pertinente la Autoridad Aduanera -(para el caso colombiano la DIAN) es la única autorizada por ley para romper los precintos - sellos aduaneros - que los contenedores tienen en sus puertas y en el evento de hacerlo la misma autoridad proceda a colocar otro con distinta numeración para remplazar los anteriores.

Esa es la razón por la cual en el conocimiento de embarque se colocan las letras S.T. C (Said To Contain), es decir, Dice Contener, ello por que al transportador no le consta la carga que en realidad está consolidada en el contenedor y no lo puede verificar, por que la propia ley se lo prohíbe.

Este caso es frecuente cuando



se trata de mercancías previamente embaladas en uno o varios contenedores. De ese modo puede presentarse al comprador un Conocimiento de Embarque "válido" y "limpio", de manera conjunta con los otros documentos y perfectamente auténtico, tales como la póliza de seguros y la factura comercial, o falsificados, como podría ser un certificado de inspección. No es raro que lo que se expida en lugar de las mercancías compradas sea cualquier material de relleno y sin ningún valor comercial.

Son fraudes que pueden cometerse debido al desarrollo de un sistema de comercio que esta basado en el envío de un Conocimiento de Embarque, Aún hoy existente, acompañado de otros



documentos complementarios, que representa las mercancías y que permite la venta de estas mediante la simple transferencia de documentos. Basándose en la declaración o afirmación, que hace el transportador marítimo en el Conocimiento de Embarque que las mercancías han sido cargadas a bordo del buque y fiándose del control relativamente superficial que de esas mercancías a efectuado el propio transportador al proceder a la carga, el comprador está dispuesto a pagar el precio de compra a cambio de los documentos representativos de las mercancías. Cuando más, el comprador puede insistir en la presentación de un certificado, en el que se indique que una agencia independiente de inspección y/o certificación ha

examinado las mercancías para determinar su cantidad, calidad y cantidad, y de pronto su carga a bordo del buque que la ha de transportar al puerto de destino. En relación a este tipo de fraude documentario cometido por el hipotético vendedor, se puede manifestar lo siguiente: Salvo raras excepciones, los rasgos más comunes de estos fraudes documentarios son los siguientes:

- Compraventa internacional utilizando los incoterm C.I.F. o C&F.,
- Pago mediante crédito documentario (carta de crédito).
- Personas comerciales (contrapartes) nuevas y/o poco conocidas.
- El armador, capitán y tripulación son casi siempre inocentes.
- Las víctimas suelen ser de un país en desarrollo, resientes en la comercialización.
- La víctima no tiene recurso alguno contra los aseguradores o los armadores.

Como hemos manifestado, estas compraventas internacionales documentarias de mercancías se efectúan frecuentemente por conducto de intermediarios financieros (bancos) internacionales, mediante la apertura por el comprador de una carta de crédito en un banco de su propio domicilio o país, el cual se pone a su vez de acuerdo con un banco del país del vendedor

para pagar a esté último el precio de compraventa de las mercancías contra presentación de los documentos requeridos. Los detalles dependen del acuerdo concertado entre comprador y vendedor en el contrato de compraventa internacional., en el que se incluye el nombre del o los bancos en que se abrirá y negociará la carta de crédito o al que han de presentarse los documentos especificados en el contrato y/o requeridos por el intermediario bancario.

Los documentos que requerirá el comprador varían según las circunstancias, pero entre ellos figurara invariablemente el Conocimiento de Embarque. El comprador, al pedir a su banco local que abra una carta de crédito, especificará los



documentos concretos que se requieren y las condiciones de venta. Ateniéndose a las condiciones de la carta de crédito, el banco pagador del país del vendedor examinará los documentos presentados por este para asegurarse que se ajustan exactamente a las condiciones estipuladas por el comprador en la carta de crédito. El banco pagador examina generalmente esos documentos basándose en las normas que figuran en los usos y practicas uniformes en materia de crédito documentario publicados bajo los auspicios de la Cámara de Comercio Internacional (CCI) y en virtud de los cuales el banco solo está obligado a examinar los documentos en sí, pero no a averiguar si las mercancías existen realmente o han sido embarcadas.²

Otra forma de fraude documentario a nivel marítimo consiste en el uso indebido o la falsificación de los documentos de transporte por el comprador. No es anormal que los buques lleguen a su destino antes de que el consignatario de la mercancía reciba el conocimiento de embarque. En tales casos, y por lo general el armador transportador, almacena la carga hasta que se le presenten los conocimientos de embarque originales. Sin embargo, por razones comerciales, muchas líneas navieras entregan las mercancías a cambio de cartas de garantía. Ello a fin de pro-

tegerse de la posibilidad que un ulterior tenedor en legítima forma del conocimiento de embarque les exija a posteriori la entrega de la mercancía.

Los fraudes se producen cuando un comprador inescrupuloso, habiendo recibido la mercancía por ese procedimiento, vende seguidamente el conocimiento de embarque a un tercer comprador estando la mercancía en ruta. Cuando el nuevo tenedor (de buena fe) del conocimiento de embarque presenta este y reclama la entrega de la mercancía transportada y amparada con el Conocimiento de Embarque, el armador transportador se encuentra en una situación delicada. Lo que sucede seguidamente, es que no se puede localizar al presunto consignatario inicial de la mercancía, y el armador transportador se ve obligado a indemnizar a la persona (legítimo tenedor) que presenta el conocimiento de embarque.

Otra variante del fraude documentario por parte del comprador puede producirse en caso de pago contra documentos, procedimiento en virtud del cual el vendedor expide las mercancías, y tramita los documentos al intermediario financiero -banco- negociador en el país del comprador, para que este los entregue cuando reciba el pago. En tales circunstancias lo que en principio tiene que

hacer el comprador, después de recibir los documentos, es presentarlos a los agentes marítimos o comerciales de la compañía naviera para hacerse cargo de las mercancías. No obstante, para facilitar los tramites aduaneros, los vendedores envían generalmente copias no negociables de los conocimientos de embarque y copias de las facturas, directamente a los compradores, algunos de los cuales, desprovistos de cualquier escrúpulo, proceden a falsificarlos para hacerlos pasar como originales (poniendo incluso sellos falsificados de los bancos), presentan esos documentos falsificados a los agentes de los navieros y se apoderan de la mercancía. Posteriormente, el vendedor comprueba que los documentos originales están todavía en el banco, pero que las mercancías han desaparecido, lo que obliga a presentar una demanda contra el armador transportador por no entrega de la carga.

Otro tipo, aunque no menos frecuente de fraude documentario es el de la falsificación de las cartas de crédito. Este tipo de fraude, relativamente complicado, consiste en que el vendedor y el comprador actúan en complicidad como partes de un grupo, que envía cartas de crédito falsificadas que se supone que un banco de un país envía a un banco corresponsal en otro país. Es

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



WWW.INTERTUG.COM



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

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



evidente que la mayoría de esos grupos no se preocupan de preparar sus propios formularios de cartas de crédito, sino que generalmente utilizan formularios auténticos en blanco que les ha proporcionado un empleado bancario. Con el formulario consiguen también detalles sobre el sistema de numeración del banco, que es un importante requisito para que el banco intermediario acepte el documento -falsificado-.

que no existía ningún crédito válido. Elemento esencial de este tipo de fraude es conseguir que el banco pagador no verifique con el banco emisor la existencia del crédito. Esta confirmación generalmente solo se pide cuando el crédito es de una cuantía considerable o sobrepasa una cuantía que el banco tiene como techo, por lo que este tipo de fraude suele darse sobre cantidades menores a un millón de dólares. Por

remiten una carta de crédito falsificada directamente al vendedor. Algunos compradores se han dejado engañar, al parecer por esta práctica y han enviado las mercancías antes de que el banco intermediario designado les confirme la existencia del crédito. Cuando la negativa del banco a pagar pone de relieve la existencia del fraude, las mercancías se encuentran ya en destino y fueron retiradas, o se encuentran en altamar o, al



Obtenidos los documentos de transporte requeridos que se mencionan en la carta de crédito - ya sea falsificándolos, ya exponiendo carga sin valor real-, se presentan los documentos al banco pagador de la carta de crédito, cobra el valor de la cuenta y desaparece. Cuando el banco pagador remite los documentos al banco emisor para obtener el reembolso, se encuentra con

aumento de la frecuencia de este tipo de fraude, los bancos están modificando, mejorando y reforzando sus procedimientos al respecto.

También procede otro tipo de fraude documentario que consiste en falsificar cartas de crédito, en la que los presuntos compradores entablan negociaciones normales para la compra de mercancías y

llegar al puerto de destino, con frecuencia desaparecen de los muelles y almacenes del puerto pese a todos los esfuerzos que hace el cargador para recuperarlas.

Contratos de fletamento

Estos fraudes son cometidos por el fletador contra el armador al que no paga el precio del fletamento, o los cometidos por el armador contra el fletador o los



cargadores, mediante pérdida de flete adicional. Una variación de este mismo tema es el caso del subfletador que defrauda el fletador por tiempo, al armador y a los cargadores.

En los fraudes cometidos por el fletador, este fleta un buque por tiempo determinado (o adelanta un contrato de arrendamiento a casco desnudo) comprometiéndose a pagar el flete a intervalos determina-

mercancías, el fletador expide conocimientos de embarque, cobra los fletes y deja de pagar al armador. Lo propio es que el fletador desaparezca o entre en liquidación. Para entonces, las mercancías ya se encuentran a bordo del buque y el armador en una difícil situación. Si los conocimientos de embarque han sido firmados por el capitán, o en su nombre, sin reserva alguna o referencia a un contrato de

serie de acreedores afectados, cuyo principal recurso es embargar el combustible proporcionado por los fletadores.

A propósito de este tipo de fraudes debe tenerse en cuenta que la mayoría de los usuarios del servicio de transporte marítimo, desconocen la existencia de contratos de fletamento cuando envían las mercancías. Es raro, en efecto, que en los conocimientos de embarque se



dos, y posteriormente vuelve a fletarlo por cuenta propia por viaje, disponiendo de él como si fuera el armador, o establece un servicio de línea regular. En ambos casos, el fletador está preparado y dispuesto a transportar mercancías de terceros. En este tipo de operaciones es frecuente que se ofrezca a los posibles usuarios una tasa de flete especial o favorable. Tan pronto como estén cargadas las

fletamento, el armador está obligado a entregar la carga en destino.

Algunos armadores consiguen pagos adicionales de los propietarios de las cargas en concepto de flete, pero otros no tienen más remedio que soportar la pérdida. Los problemas se agravan cuando los falsos fletadores abandonan los puertos de carga, y a una

haga referencia a ellos.

Los fraudes cometidos por los armadores contra los fletadores o los cargadores son más frecuentes en épocas de conflicto, crisis o divergencia. Caso típico es el del buque fletado que arriba ha puerto intermedio convenientemente situado, por causa de presuntas reparaciones y el consiguiente embargado por un hipotético acreedor por facturas adeuda-



das. Posteriormente, se vende el buque por orden judicial. Dado, en tales circunstancias, el comprador adquiere el buque libre de toda carga, incluidas las obligaciones asumidas por el propietario anterior en virtud del contrato de fletamento (aunque sea en lo concerniente a la carga que aún se encuentra a bordo), dicho comprador puede exigir un flete adicional a los propietarios de las carga. Más adelante se descubre que el armador anterior, el hipotético acreedor y el nuevo armador son en realidad partes de una misma compañía o grupo empresarial.

Desviación

Básicamente, esta categoría de fraude consiste en el robo de la carga, robo que efectúa el armador al engañar al cargador para que flete el buque a fin de transportar las mercancías de este último a un lugar de destino convenido. No obstante, el buque se desvía en ruta hacia otro puerto de destino, en el que se venden las mercancías en beneficio del armador. Posteriormente se hunde intencionalmente el buque o desaparece

cambiando de nombre, de propiedad nominal y de Estado de abanderamiento o matrícula. Este tipo de fraude es frecuente en regiones en que, debido a la guerra, desordenes públicos o a otros factores, hay zonas portuarias sin vigilancia y control adecuado, en las que pueden efectuarse esas ventas ilegales sin gran riesgo de intervención de la autoridad.

El establecimiento de zonas francas en los puertos de algunos países puede en ocasiones facilitar este tipo de fraude, en la medida en que reducen al mínimo la intervención del Estado o los trámites aduaneros en las transacciones sobre mercancías que se han desembarcado para ser posteriormente reexportadas. Por otra parte, es también sabido que los procedimientos judiciales de algunos países permiten disponer de la carga simplemente a instancias del armador cuyo viaje termina allí, o sin más que una notificación inadecuada a los propietarios de la carga.

No todos los fraudes de des-

viación son actos ya premeditados en el momento en que se solicite la carga. Existen casos accidentales provocados por controversias relacionadas con el contrato de fletamento, cuando el armador no recibe el importe del flete, o cuando la espera en el puerto resulta excesiva. Igual se puede suceder por congestión en los puertos y el desvío se debe a dicho hecho. Ello por que muchos fletadores pueden fletar un buque por viaje sin tener en cuenta o sin pensar en la posibilidad de una congestión. Los buques pueden perder días, semanas y hasta meses en espera de un puesto de atraque y los fletadores se pueden ver en la necesidad de pagar las sobrestadías correspondientes. Adicionalmente los fletadores pueden decidir almacenar la carga y abandonar el viaje, mientras que otros aprovechan la oportunidad para vender la carga y reducir de ese modo sus pérdidas.

Seguro marítimo

Son diversos los fraudes relacionados con el seguro marítimo. Muchos de esos fraudes consisten en reclamaciones fal-



sas u ocultación al asegurador por un hecho material, relativo por lo general al valor del bien asegurado, pero que puede hacer referencia también a su propia existencia. Este tipo de fraude se da tanto en el seguro de casco y maquinaria como en el seguro de carga. Los fraudes pueden cometerse mediante el hundimiento deliberado de un buque sobreasegurado, lo que permite al armador obtener del seguro de casco una indemnización superior al valor real del buque, o mediante el hundimiento intencional de un buque con una carga sobreasegurada o no existente, que además de la indemnización por el casco, permite al propietario de la carga obtener del seguro de carga una indemnización superior al valor real de la pérdida, o una suma totalmente indebida en caso de la carga inexistente. Obviamente existen numerosas variantes. Así por ejemplo, en lugar de contar con la complicidad del asegurado, como en el último caso, el armador puede utilizar el hundimiento intencional del buque para ocultar el hecho de que ha robado la carga y la ha vendido

clandestinamente antes del hundimiento. En tales casos el armador se aprovecha de la sobrevaloración del casco en la póliza de seguros de casco y maquinaria al mismo tiempo que de los beneficios del robo. Para no pagar tales siniestros (suponiendo que el asegurado haya hecho una reclamación de daños y perjuicios que a primera vista se debe a uno de los riesgos incluidos en la póliza), el seguro tiene que demostrar que hubo intencionalidad en el hundimiento del buque y la complicidad en este acto por parte del asegurado, tarea muchas veces difícil por falta de pruebas, y, en algunos ordenamientos jurídicos, por complicaciones legales.³ Otra variante del fraude del hundimiento, es inventar una desaparición totalmente ficticia, haciendo que el buque "reaparezca" más tarde con un nuevo nombre y otra nacionalidad.

Además del fraude relacionado con el hundimiento del buque, son muchos, y se citan con repetición, los casos de

fraude relacionados con siniestros asegurados de la carga. Así por ejemplo, sucede en el caso de una sobreestimación intencional del volumen de la carga asegurada. Como resultado de tal sobreestimación, el consignatario de la carga puede demandar a los aseguradores por falta de entrega de una parte de dicha carga, que en realidad es inexistente.

Esos fraudes de han producido con frecuencia en relación con la sobrefacturación aceptada por un vendedor complaciente a petición de un comprador que desea tener divisas adicionales del banco central pertinente en su país de origen, en el que las divisas están controladas.

Otros tipos de fraude relacionados con el seguro de carga son las frecuentes reclamaciones por pérdidas y daños sufridos por la carga según se demuestra mediante certificados de inspección falsificados por el propio demandante o por un complaciente inspector o funcionario, o basados en una sobrevaloración, bastante general por parte de los inspectores, del



LA PRIVATIZACIÓN

DE PUERTOS

La crisis administrativa y financiera que padeció por décadas la Empresa Puertos de Colombia, (COLPUERTOS) se hizo evidente a partir de los años 90 debido a su gran planta de personal, a una convención colectiva que limitaba la eficiencia y productividad de la Empresa, sobre costos que debían incurrir los usuarios del servicio portuario y un adecuado uso del espacio público.

Por lo anterior el Gobierno Nacional cambia la actividad portuaria en el país en el cual autorizó la liquidación de la Empresa Puertos de Colombia, así como la creación de la Superintendencia General de Puertos, y las Sociedades Portuarias y la conformación de empresas de operadores portuarios privados, facultad dada mediante la Ley 1a de 1991 "Estatuto de Puertos Marítimos".

En el periodo 1980 -1999, COLPUERTOS tuvo pérdidas en 7 años, en dos obtuvo utilidades y en uno de ellos su balance financiero fue de cero. Durante 1989 la Empresa reportó su peor balance de la década, con pérdidas superiores a los 14.300 millones de pesos. Las convenciones colectivas de los trabajadores imponían restricciones en los horarios de trabajo y elevados egresos por salarios y prestaciones. Aunque la planta de personal disminuyó en un 35% entre 1982 y 1989, los costos salariales aumentaron 23% en términos reales en el período 1986 - 1989. De acuerdo con un estudio de la Contraloría General de la Nación, de los 8.177 empleados de COLPUERTOS en 1990, se debía liquidar 3.273 trabajadores distribuidos así: Barranquilla (1.025), Cartagena (899), Buenaventura (709), Santa Marta (264), Bocas de Ceniza (217) y Tumaco, Leticia y Bogotá (159). Según la Contraloría, Colpuertos podía operar sin traumatismos con 4.900 empleados, esto es, con el 60% de la planta de 1990.

En los años 1987 - 1988 el Terminal de Cartagena estuvo inactivo el 50% del tiempo y el de Buenaventura un 40%, así los muelles estuvieran ocupados por buques. La mayor productividad efectiva la tenían los terminales de Barranquilla y Cartagena, en donde se lograba movilizar cerca de 60 toneladas por hora. Por su parte Buenaventura era el más rentable en términos financieros, aunque no era el más eficiente, toda vez que movilizaba un alto porcentaje de gráneles de bajo costo operacional. Cartagena por su parte estaba especializada en carga general, más intensiva en mano de obra, razón por la cual resulta menos rentable que los gráneles.

En la era de Colpuertos, hubo problemas adicionales como sobrecargos a cargo del sector privado, inadecuado uso del espacio físico y lo que se denominó la "reserva de carga". Hasta 1986, las empresas navieras colombianas (Flota Mercante Grancolombiana y Agromar) tenían la garantía de transportar sin competencia los productos nacionales de exportación y las importaciones que requería la industria nacional, en ese año, se eliminó la reserva de carga, por lo que desde entonces las navieras de Colombia tuvieron que competir por la carga nacional con otras empresas internacionales en igualdad de condiciones.

Antes de la expedición de la Ley 1a de 1991, el sistema portuario colombiano estaba compuesto por puertos públicos y muelles y puertos privados. Los primeros eran administrados por la Empresa Puertos de Colombia (Colpuertos) en las ciudades de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura y Tumaco. Los muelles privados se encontraban localizados dentro de las zonas de jurisdicción de Colpuertos y moviliza-



ban, por lo general, cargas de los concesionarios. Entre estos muelles se destacan la zona Franca, Monómeros Colombo-Venezolanos, ECOPE-TROL, Colterminales, entre otros. Los puertos privados estaban localizados en zonas fuera de la jurisdicción de Colpuertos y movilizaban banano, carbón e hidrocarburos.

Luego se suscitó la reforma portuaria de 1991 por la crisis administrativa y financiera de la



Empresa Puertos de Colombia (Colpuertos) se agravó en la en la década de 1980, por lo que se hizo necesario una profunda reestructuración del sistema portuario. En 1990 un informe de la Contraloría consideraba “Es factible privatizar casi todas operaciones tales como la estiba, el pilotaje de buques, almacenamiento y transporte, suministro de cierto tipo de equipo. Indudablemente, varias microempresas de estibadores trabajando en un mismo puerto competirán por movilizar las mercancías y lo cual redundará en mayores niveles de eficiencia y calidad”.

En ésta línea de acción. El Gobierno Nacional emprendió una rápida desregulación del transporte marítimo, que se inició con la eliminación de la reserva de carga, y se completó con el proyecto de estatuto de puertos marítimos, aprobado por el Congreso como Ley 1ª de 1991 los objetivos del nuevo marco legal fueron abolir

el monopolio estatal en la administración portuaria, modernizar el sistema portuario, reducir tarifas y mejorar la eficiencia en las operaciones portuarias, entre otros.

La Ley 1ª de 1991 planteó un nuevo marco legal e institucional del sector portuario, concentrando el papel del Estado en la planeación y regulación y, determinó básicamente lo siguiente: liquidar Colpuertos, autorizar la creación de un fondo encargado del pasivo pensional de la empresa en liquidación, crear la Superintendencia General de Puertos y las sociedades portuarias, y autorizar la constitución de empresas de operadores portuarios. Cada uno de estos puntos se explican a continuación:

“La ley ordenó la liquidación de la Empresa Puertos de Colombia, Colpuertos, a diciembre 31 de 1993. Como en los dos primeros años 1991 - 1992 se avanzó muy poco en cuanto a la liquidación de los puertos, el tercer año trajo consigo un proceso de aceleración con sobrecostos.

“Se autorizó la creación de un fondo, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, cuyo objeto sería atender, por cuenta de la Nación, las pensiones de jubilación y las demás prestaciones sociales a cargo de Colpuertos, las indemnizaciones y sentencias condenatorias ejecutoriadas, así como su deuda interna y externa. Los recursos del fondo tendrían como origen las apropiaciones presupuestales, las ventas de acciones de las sociedades portuarias que hiciera la Nación y la parte de las tarifas cobrada por las sociedades portuarias oficiales por el uso de su infraestructura.

“Con base en la Ley 1ª de 1991, el Gobierno Nacional expidió el Decreto 36 de 1992, por medio del cual creaba el Fondo de Pasivos de la Empresa Puertos de Colombia (Foncolpuertos), adscrito al Ministerio de Transporte. Los sobrecostos, demoras y anomalías administrativas elevaron el costo total del plan de retiro de Col puertos



a \$72.000 millones, y por pagos irregulares de pensiones y conciliaciones con extrabajadores, el pasivo pensional se incrementó de \$612.000 millones en diciembre de 1991 a \$2.5 billones en diciembre de 1999. En esta última cifra se incluyen las inversiones adelantadas por el Gobierno Nacional, como dragados y otras adecuaciones a la infraestructura portuaria.

“Se creó la Superintendencia General de Puertos (S.G.P.), ente vigilante de las sociedades portuarias, adscritas al Ministerio de Transporte. Entre sus funciones está vigilar el cumplimiento de la normatividad dictada para las sociedades portuarias y los usuarios de puertos; cobrar a las sociedades portuarias y a los operadores portuarios una tasa proporcional a sus ingresos para cubrir los costos de funcionamiento de la Superintendencia; determina las condiciones técnicas de operación de los puertos; otorgar las concesiones portuarias; resolver las controversias que surjan por la realización de obras; otorgar licencias portuarias para construir y operar embarcaderos; clasificar y calificar a los operadores portuarios, entre otras funciones.

“Se crearon las Sociedades Portuarias, como entes con autonomía administrativa, patrimonio propio (capital privado, público o mixto) y personería jurídica. El objeto social es la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, su administración, servicios de cargue y descargue, almacenamiento y otros servicios relacionados. Las Sociedades pueden ser privadas de uso público y privadas de uso privado. En las primeras se ubican la Sociedad Portuaria de El Bosque, de Mamonal, Contecar y las cinco Sociedades Portuarias Regionales; estas últimas reemplazaron a los terminales de Colpuertos en Santa Marta, Barraquilla, Cartagena, Buenaventura y Tuma-co. Las concesiones portuarias otorgadas por la dirección marítima y portuaria (Dimar) antes de que entrara en vigencia la Ley 1a de 1991 han sido respetadas pero una vez expire su vigencia deben convertirse en Sociedades Portuarias.

“El 13 de diciembre de 1993 el Presidente de la República César Gaviria hizo entrega oficial del manejo de los puertos de Santa Marta, Cartagena y Barraquilla a sus respectivas Sociedades Portuarias Regionales, estas son empresas de carácter mixto con participación mayoritaria del sector privado. Los socios fundadores de la Sociedad Portuaria Regional de Barraquilla fueron 74, entre navieros, agentes de aduana, operadores portuarios, otras empresas privadas,



el departamento del Atlántico y la Nación. Por su parte, los socios fundadores de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta fueron 60, entre empresas bananeras, navieros, otros empresarios, el Departamento del Magdalena y el Distrito de Santa Marta. La SPR de Cartagena cuenta con 40 socios, entre los que se destacan la Alcaldía de Cartagena, Flota Mercante Gran Colombiana, Federación Nacional de Cafeteros, Inversiones Salas Araújo & Cía, varios bancos privados y almacenes de depósito, entre otros.

Por: *Marco Velasco*
Asesor Superintendencia de Puertos y Transporte



¿HACIA UNA NUEVA INTERMEDIACION ADUANERA?

INTRODUCCIÓN.

Acaba de expedir el Gobierno Nacional, en materia de intermediación aduanera, el Decreto 2883 de agosto 6 de 2008 cuya aplicación empieza en un mes, con el cual ha introducido profundos cambios en esta actividad que impactarán tanto a estos auxiliares de la función aduanera, como también a los demás protagonistas de las operaciones de comercio exterior en el país.

Como suele suceder cada que se cambian las reglas del juego, lo que por desgracia sucede con alarmante frecuencia, hay ya opiniones diversas sobre la bondad y conveniencia de esta medida, a tal punto que uno de los interrogantes hoy en circulación es si, por el hecho de aumentarse drásticamente la exigencia de capital para estas empresas, se logrará más transparencia y eficiencia en este servicio, o si lo que se buscaba era "sacar del ring" a una gran cantidad de ellas con las consecuencias de todo orden que esto supondrá. Veamos algunos de los mencionados cambios y saque el lector sus propias conclusiones.

NUEVA DENOMINACION

A partir de la norma estas empresas dejan de llamarse Sociedades de Intermediación Aduanera SIAS, para llamarse ahora "Agencias de

Aduanas". Hasta donde recordamos, esta nueva denominación la tuvieron ya y durante largo tiempo estas empresas, habiéndose cambiado la misma en 1995 por la de SIAS, para volver ahora a llamarse Agencias de Aduana. -Imaginemos el costo que supondrá este cambio para las que continúen bajo este nuevo esquema: la legalización de la razón social, su nueva papelería, su nueva identidad, en fin, el adecuarse desde esta óptica a los nuevos requerimientos.- Nos viene a la memoria la "gran reforma" de un exalcalde de la capital, a quien se le ocurrió rebautizarla como Santa Fe de Bogotá, nos hizo incurrir en infinidad de gastos a quienes aquí vivimos y trabajamos, y poco tiempo después se reversó la decisión para volver a llamarla Bogotá, otra vez con iguales gastos por dicho cambio.- ¿Es esto serio?

CAMPO DE ACCIÓN DE LAS AGENCIAS DE ADUANAS

Hasta la expedición del Decreto 2883 podían actuar directamente ante la aduana, sin necesidad de utilizar a la SIA, trece (13) personas/entidades quienes fungen como declarantes; hoy lo pueden hacer veinticuatro (24), con lo que si bien se les facilitan los costos y trámites a los 11 nuevos, no es menos cierto que se les recorta el campo de acción en igual medida a las citadas agencias. Cabe preguntarse, como los romanos, "¿qui prodest?".

OBJETO SOCIAL

Bajo esta nueva disposición las agencias serán responsables de "garantizar" que los usuarios de comercio exterior que utilicen sus servicios cumplan con la normatividad vigente (antes su tarea era facilitar dicho cumplimiento), y ahora su "fin esencial" es colaborar con la aduana en la "estricta" aplicación de la regulación propia de estas operaciones. Si bien es aparente y sutil el impacto de estas dos innovaciones societarias, en el fondo no lo son tanto, pues de conformidad con





dichas obligaciones el agenciamiento aduanero pasaría de ser una labor de simple asesoría a una de carácter policivo, lo que supondría un replanteamiento de las relaciones agencia-cliente.- Veremos cómo se manejará este aspecto.

CATEGORÍAS Y PATRIMONIO

La norma bajo estudio establece ahora cuatro (4) categorías de agencias con sus correspondientes requisitos patrimoniales, a saber:



Nivel 1, patrimonio líquido mínimo \$ 3.500 millones, (antes 1 nivel y \$ 400 millones).*

Nivel 2, patrimonio líquido mínimo \$ 438.200.000, (antes 2 nivel y \$ 130 millones).

Nivel 3, patrimonio líquido mínimo \$ 142.500.000.00 , (antes 3 nivel y \$ 40 millones).

Nivel 4, patrimonio líquido mínimo \$ 44 millones , (nueva categoría).

** Se abre la posibilidad para este nivel de poseer subsidiariamente un patrimonio mínimo de \$1.000 millones si se acredita experiencia de 10 años, transparencia e idoneidad profesional y haber intermediado/agenciado durante el último año operaciones en cuantía superior a un valor FOB de 500.000 smmlv.*

Como se podrá apreciar del listado anterior el requerimiento de capital exigido para las nuevas agencias es altamente intensivo, y para las empresas que vienen prestando este servicio el incremento es notablemente cuantioso, en porcentajes que llegan hasta un 775%, lo que indu-

dablemente dejará por fuera de toda posibilidad a mucha SIA que difícilmente podrá homologarse a estos nuevos requerimientos económicos.

Este aspecto, que se convierte en el punto de quiebre de esta actividad, amerita unas reflexiones sobre su conveniencia y bondad, pues en principio es claro que las únicas entidades que podrán asumir estas exigencias económicas serán los Almacenes Generales de Depósito, titulares también de vieja data y con ciertas restricciones, de la calidad de intermediarios aduaneros, en razón a su robusta constitución patrimonial, y sobre cuya solvencia profesional seguramente no habrá reparos .-La pregunta aquí es si las agencias que no alcancen este tope económico carecen ahora, por virtud de dicha exigencia patrimonial, de tal solvencia que se predica para este oficio, y de la cual habían venido haciendo gala a través de años de ejercicio.- Advertimos que muy probablemente más de una antigua SIA, que no llenaba las expectativas oficiales en materia profesional, tenga que salir por la puerta de atrás de esta manera, y suponemos que no le falta razón al Gobierno cuando "purga" la actividad así; no obstante nos tememos que con dicho purgante se afectarán más de las necesarias, lo que ocasionará un serio problema económico-social, cuando precisamente estamos hablando de luchar contra el desempleo y de procurar un mayor crecimiento económico.

De otra parte cabe preguntarse si con este nuevo esquema no se encarecerá innecesariamente la prestación del servicio al usuario de comercio exterior que no clasifique como UAP y/o ALTEX (que por ley están exentos de la obligación de usar una agencia intermediaria), como quiera que los Almacenes Generales Agentes de Aduana seguramente por el tipo de organización tendrán una estructura tarifaria superior a las demás agencias de aduana, o eventualmente ofrecerán un tipo de gestión que implique una relación usuario-agente diferente a la tradicional, en la cual se involucre un portafolio de servicios distinto y por allí se justifique un mayor valor a



pagar, lo que de alguna manera podría terminar por encarecer los costos de importación o afectar la competitividad de la exportación?

En fin, nadie mejor que el tiempo para que se despejen las anteriores preocupaciones, pero mantenemos nuestro interrogante al estilo romano "¿qui prodest?"

CÓDIGO DE ÉTICA Y LAVADO DE ACTIVOS

Dentro de los nuevos requerimientos de operación para las agencias conviene resaltar el capítulo especial que el Decreto 2883 introduce en estas materias, cuando las obliga a implementar e incluir dentro de sus estatutos sociales el Código de Ética que fije las políticas de comportamiento de la empresa y sus empleados, como también el establecimiento de los manuales de funcionamiento, de procesos, y de los programas de control orientados al conocimiento de sus clientes, enmarcado todo ello dentro del programa de



prevención y control de este flagelo que golpea la economía nacional.

RESPONSABILIDAD DE LAS AGENCIAS DE ADUANAS

En la anterior normatividad se predicaba de las SIAS una responsabilidad administrativa por la exactitud y veracidad de la información que consignaran en las declaraciones que suscribieran, como también por la declaración de trata-

mientos preferenciales, exenciones, franquicias y clasificaciones arancelarias; igualmente una responsabilidad directa por los gravámenes, tasas, sobretasas, multas y sanciones derivadas de su actuación como declarantes, extendiendo su responsabilidad a los casos de controversias sobre valor únicamente cuando hubiesen declarado precios inferiores a los oficiales, o precios diferentes a los de la factura comercial aportada por el importador.

El nuevo régimen que aquí analizamos les establece a las agencias, por vía general, una responsabilidad administrativa por las infracciones derivadas de su actuación, como también responsabilidad por la veracidad y exactitud de las declaraciones que suscriban, idem responsabilidad cuando por su culpa el mandante incurra en multas, decomisos o el pago de mayores tributos aduaneros (conveniente esta claridad pues en el esquema anterior el tema se prestaba para inacabables litigios), y responsabilidad directa también por el pago de los tributos y sanciones causadas por operaciones de usuarios inexistentes (plausible esta prescripción por razones obvias). Finalmente, en los casos de tránsito aduanero de mercancías que no lleguen a la aduana de destino, cuando el declarante sea una agencia, su responsabilidad se extenderá solamente al pago de los tributos si es que el usuario es una persona inexistente.- Todo ello, sin perjuicio de las acciones legales por responsabilidades concurrentes que pueden adelantarse contra ellas los mandantes o usuarios del comercio exterior que hayan utilizado sus servicios.-

Es claro que se aumenta el rigor normativo en cuanto a su responsabilidad, lo que consulta la necesidad de contar con una figura que le dé garantías a la aduana en estos procesos.- Tomemos nota sin embargo de que esta norma sobre la responsabilidad, de incuestionable importancia y conveniencia, es un ejemplo de cómo se podía depurar el ejercicio de esta actividad sin tener que dejar por fuera del escenario a una gran cantidad de empresas.



VIGENCIA DE LA AUTORIZACIÓN COMO AGENTE

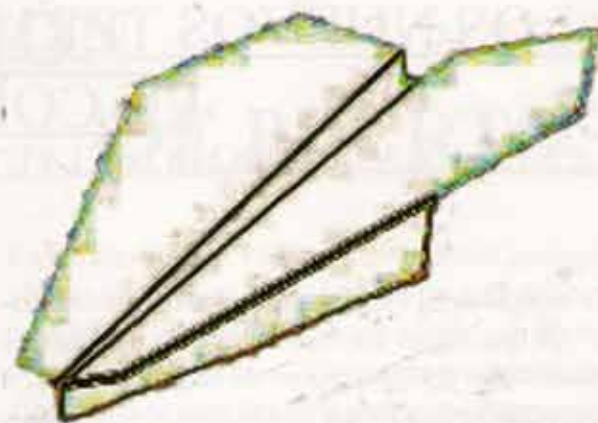
El nuevo marco regulatorio de las agencias les fija una vigencia de cuatro (4) años a las autorizaciones que para ejercer la actividad otorgue el Director de Aduanas, lo que implica su reducción en 1 año, dado que en la norma anterior esta autorización para las SIAS se concedía por 5 años.- No se entiende la disminución del tiempo de su licencia, salvo por el eventual interés de la aduana de monitorearlas más de cerca, pues en materia de trámites es claro que se aumentará el ciclo de los mismos con todo lo que ello supone.

RÉGIMEN SANCIONATORIO

En consonancia con los cambios antes comentados se revisa este régimen para actualizarlo, incluir en él nuevas conductas objeto de sanción, reclasificar las mismas según su gravedad y castigarlas en consecuencia, estableciéndose ahora 16 faltas gravísimas (antes 6), 6 faltas graves (antes 7) y 4 leves (antes 7), sancionándose adicionalmente con pena pecuniaria (multa de 500 smmlv) a las agencias que se anuncien como tales sin contar con su licencia, y a los representantes legales de las mismas que, habiendo sido cancelada su licencia y perdido esta calidad, continúen actuando como tales; todo ello sin perjuicio de las acciones penales correspondientes.

En materia de penas en el nuevo régimen, a las faltas gravísimas de las agencias se las sancionará ahora con medida administrativa de cancelación de la licencia (antes multa de 70 smmlv), a las graves con multa de 100 smmlv (antes 30) y a las leves con multa de 20 smmlv (antes 7), lo que denota el rigor con que se sancionará el mal ejercicio de esta actividad.

Por último, se vincula a la Agencia de Aduanas dentro de los procesos sancionatorios o de liquidaciones oficiales de corrección o de revisión de valor adelantados contra un usuario, con el objeto de precisarle su responsabilidad y el grado de la misma y sancionarla subsiguientemente.



Sano y muy disuasivo por demás este régimen si con él se logrará una mayor transparencia en el funcionamiento de estas empresas, pero sea oportuno destacar una vez más que es ésta otra herramienta de la cual se pudo haber echado mano por el Gobierno en su afán de depurar el sector, sin tener que acudir a la exclusión forzosa de empresas por razones económicas.

HOMOLOGACIÓN

Se concede un término de 6 meses a partir de la aplicación del Decreto 2883 para que las SIAS actualmente vigentes, y las que se encuentren en proceso de renovación de su licencia, adelanten su proceso de homologación al nuevo régimen adoptado, so pena de que únicamente puedan actuar al vencimiento de dicho plazo quienes la hayan surtido de conformidad con la ley.

Por: *Néstor Restrepo Rodríguez*
Abogado, asesor en Comercio Exterior



LOS NUEVOS TERMINALES MARÍTIMOS EN COLOMBIA:

¿ESTAMOS VIVIENDO HOY, EL FUTURO QUE AYER PROYECTÁBAMOS?

Es saludable el ejercicio de revisar “a posteriori” las que algún día fueran las mas respetables estadísticas y proyecciones de carga en el país, y compararlas con lo que nos dictaba el sentido co-



naventura a cambio de obras y equipos para el mejoramiento portuario por casi US\$ 800MM, con compromisos de inversión y desempeño claramente establecidos? ¿Cuántos pensamos



mún. Igualmente saludable e interesante resulta el hecho de volver a leer comentarios de expertos extranjeros sobre el que en ese momento era el futuro y hoy es el presente portuario en Colombia. Parsons, Moffat Nichols, Banco Mundial, Haskoning, Nathan Inc.: todos acertaron en parte y fallaron en parte, como es obvio en el “arte” de proyectar carga, puertos, buques y comportamientos económicos en general.

Ese ejercicio de “retrovisor” sirve hoy para filtrar de alguna manera las que son nuevas proyecciones y aseveraciones sobre el futuro de los terminales marítimos en Colombia.

¿Cuántos de nosotros, marinos, portuarios y relacionados, hubiéramos podido prever hace 10 ó 15 años.... que en el 2008 se firmarían los contratos de concesión, y se prolongaría la vida hasta el 2034 a las Sociedades Portuarias Regionales de Santa Marta, Barranquilla y Bue-

que el volumen de carga denominada “tránsito y transbordo de contenedores” llegaría al 45% en Cartagena y superaría el 5% en Buenaventura? ¿Cuántos se acercaron a la cifra estrella: 65 millones de toneladas de carbón en un periodo de 12 meses?

¿Quiénes hubieran podido prever que solamente 4, de los más de 20 “nuevos proyectos portuarios de envergadura”, estarían prestando el servicio a finales del 2008? (los Terminales Marítimos de Sociedad Portuaria de Mamonal, Sociedad Portuaria del Norte, Puerto Palermo y CEMAS)

Nadie tiene la bola de cristal. Sin embargo, los sectores activos en el comercio exterior de Colombia saben que nunca antes habían tenido un panorama tan claro para la exportación e importación de mercancías por vía marítima.

Nunca antes entidades como el Ministerio de



Transporte, INCO, DIMAR, DIAN, Ministerio de Comercio, Superintendencia de Puertos, Cor-magdalena habían estado tan comprometidas con el impulso del comercio en Colombia.

Se puede concluir que existe hoy mayor conocimiento general sobre el verdadero comportamiento de la carga y de las líneas navieras, los verdaderos valores de construcción y equipamiento de nuevos puertos y de mejoramiento de los existentes, existen mejores elementos



de juicio para tratar de predecir, con una nueva saludable expectativa portuaria creada por los anuncios, si terminaran su construcción y entrarán en funcionamiento pronto los terminales de Puerto Brisa, TC Buen, Contecar Tecnificado, e

iniciarán obras los proyectos Aguadulce, Bocas de Ceniza, Puerto Nuevo Cienaga, Tribuga, Bahía Málaga, Delta del Río Dagua?... Solo el futuro dará la respuesta.

En todo caso, enmarcados en el nuevo panorama económico y el nuevo panorama ambiental, las nuevas dimensiones del canal de Panamá, las nuevas reglas de transporte fluvial, de exportación de carbón, y el comportamiento de navieros, productores y consumidores, todos podemos



hacer esta vez el ejercicio, serio pero gratuito, de proyectar cargas, teus y puertos.

Dentro de una década podremos compararlos con las cifras de los expertos, asombrosamente, con lo que hemos aprendido y comprobado en estos últimos años de anuncios de carga y desarrollo portuario...es posible que estemos mas cerca de la realidad que algunas de las más prestigiosas entidades consultoras.

Por: *Dr. Manuel Campos*
Asesor Ministerio de Transporte

COTECMAR

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

PLANTA MAMONAL
Zona Industrial Mamonal Km 9
Tel.: (+57) (3) 468 5297
www.cotecmar.com
cotecmar@cotecmar.com
SurAmerica - Colombia
Cartagena

PLANTA BOCAGRANDE
Av. San Martín Base Naval
ARC "Beliver"
Tel.: (+57) (3) 655 0452

CALIDAD A TIEMPO.



PANORAMA DE LAS ZONAS PORTUARIAS DE COLOMBIA, HOY.

Colombia, con sus 2.900 kilómetros de longitud en los bordes costeros del Pacífico y Atlántico, cuenta con nueve (9) zonas portuarias en la cual la de Barranquilla tiene 29 (34%) vigilados entre sociedades portuarias, muelles homologados, autorizaciones temporales y licencias portuarias del total de 85 existentes en el país.

En la actualidad existen 47 vigilados que son de servicio público y el restante 38 presta servicio privado de carga.

En el primer semestre 2008 el país movilizó 144.750.066 toneladas métricas de carga entre las



diferentes zonas portuarias y que significa un importante incremento superior al 130% comparativamente con las 112.704.593 toneladas de carga correspondiente a todo el año 2007, motivado principalmente por el aumento sustancial de exportación de carbón con 82.278.121 toneladas métricas por las zonas portuarias de La Guajira, Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y Buenaventura.

Las inversiones en las zonas portuarias de Colombia correspondiente al periodo Enero a Junio de 2008 asciende a 66.384 millones de pesos, que

VIGILADOS PORTUARIOS 2008

No.	Zona Portuaria	No. Sociedades Portuarias	No. Muelles Homologados	No. Autorizaciones Temporales	No. Licencias Portuarias	Total
1	San Andrés Isla	2	0	0	0	2
2	Guajira	0	2	2	0	4
3	Santa Marta	3	3	0	0	6
4	Barranquilla	23	4	0	2	29
5	Cartagena	13	10	2	0	25
6	Golfo Morrosquillo	4	0	0	0	4
7	Turbo	0	0	0	0	0
8	Buenaventura	6	3	2	0	11
9	Tumaco	1	1	1	1	4
	Total	52	23	7	3	85

* Fuente: SUPERTRANSPORTE



MOVIMIENTO CARGA 2008

No	Zona Portuaria	CARBÓN	CONTENEDORES	CARGA GENERAL	GRANEL LIQUIDO	GRANEL SOLIDO	Total
1	San Andrés Isla	0	43.273	81.239	0	51.748	176.260
2	Guajira	37.947.658	0	2.255.560	86.703	66.608	40.356.529
3	Santa Marta	42.782.309	548.276	704.684	606.962	1.916.331	46.558.562
4	Barranquilla	952.801	998.384	1.140.764	409.442	3.429.214	6.930.605
5	Cartagena	226.468	11.880.648	2.308.450	6.528.978	827.556	21.772.100
6	Golfo Morrosquillo	0	0	233.482	15.273.804	205.577	15.712.863
7	Turbo	0	0	0	0	0	0
8	Buenaventura	368.885	6.356.906	1.674.740	380.278	3.411.464	12.192.273
9	Tumaco	0	0	5.437	1.045.437	0	1.050.874
	Total	82.278.121	19.827.487	8404356	24.331.604	9908498	144.750.066

Fuente: SUPERTRANSPORTE

OBRAS DE INVERSIÓN 2008

N o.	Zona Portuaria	INVERSIONES	%
1	San Andrés Isla	0	0
2	Guajira	0	0
3	Santa Marta	1.886	3
4	Barranquilla	7.938	12
5	Cartagena	15.770	24
6	Golfo Morrosquillo	0	0
7	Turbo	0	0
8	Buenaventura	40.790	61
9	Tumaco	0	0
	Total	66384	100



Fuente: SUPERTRANSPORTE

se ejecutaron en las zonas portuarias de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y Buenaventura, donde las principales obras de infraestructura portuaria marítima pertenecen a inversiones realizadas en las instalaciones del terminal marítimo de Buenaventura y el nuevo terminal de la Sociedad Palermo Sociedad Portuaria en el Corregimiento Palermo del Municipio de Sitio Nuevo (Magdalena).

En el segundo semestre de 2008 y durante 2009 se aspira a que comiencen la ejecución de obras de inversión en los terminales portuarios marítimos de la Sociedad Puerto Industrial de

Aguadulce y el de la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura -TCBUEN, ubicados en la zona portuaria de Buenaventura, que en su etapa operativa contribuirán a incrementar la competitividad del país; debido a que van a aumentar su capacidad portuaria instalada y a la disposición de dos (2) nuevos nodos de comercio exterior.

Por: *Carmen Antonia Martín Bacci*
Superintendente Delegada de Puertos
Superintendencia de Puertos y Transporte



EL OCÉANO, UN MAR DE OPORTUNIDADES

El océano que baña las costas de nuestro país, además de ser ese lugar poético al que todos nos referimos, es una fuente de grandes riquezas; es la principal vía de exportación de productos e importación de materias primas; es el hábitat de una gran diversidad de especies; es un elemento esencial en la seguridad y la defensa nacional, y por si fuera poco, posee una gran fuerza crea y destruye. ¿Sabemos los colombianos cómo empleamos 928.600 km². de territorio marítimo, extensión que casi iguala la superficie terrestre del país, y 3.200 kilómetros de costas repartidas entre el Caribe y el Pacífico?

Nuestra posición geográfica nos permite acceder a mercados de países, tanto en el mar Caribe y océano Atlántico, como en el océano Pacífico; sin tener que depender de la limitación que exige el tránsito por el canal de Panamá. Empleando el océano, el país maneja el 98 % del comercio internacional. Es pues el transporte marítimo un medio que permite la movilización de un gran volumen de mercancías, disminuyendo costos y tiempo. Toda esta actividad marítima requiere de servicios de soporte y control, que son proporcionados en su mayoría por la Armada Nacional de Colombia (ARC) y la Dirección General Marítima (DIMAR), y que van dirigidos en su mayoría al tema de la seguridad marítima; aspecto representado en el servicio hidrográfico nacional que produce la cartografía náutica, la señalización de canales de acceso a los puertos del país, los pronósticos meteomarineros, actividades de búsqueda y rescate que efectúa el Cuerpo de Guardacostas, autorizaciones de zarpe y atraque de buques a través de 18 capitanías de puerto, ubicadas en los principales puertos y ríos del país.

El océano es también una fuente de grandes recursos; hoy por hoy algunos explotados, otros sobreexplotados, algunos sin explotar y otros que aún ni siquiera conocemos o que estamos a punto de extinguir y no lo sabemos. Esa fuente de recursos no se limita al asunto pesquero, sino que también se concentra en el campo energético de extracción como es el caso del gas contenido en la plataforma continental de La Guajira, donde ECOPETROL apoyado por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH) de la DIMAR, adelanta estudios exploratorios en la búsqueda de crudo y gas. Además de lo anterior, el potencial energético podría ser ampliado hasta la generación de energía eléctrica empleando el rango mareal de 3m. que presenta la costa Pacífica; aprovechando la energía del oleaje en el mar Caribe; haciendo uso de la diferencia de temperaturas que existe entre la superficie (28oC) y a 500m. de profundidad (13oC); o, simplemente, empleando como fuerza motriz las corrientes del mar que mantienen un





flujo constante en la contracorriente Panamá-Colombia.

Mar y tierra

El área donde se encuentran e interrelacionan el océano y el continente se denomina zona costera, y es allí donde muchos procesos se dan lugar. El oleaje del mar tiene la función primordial de darle forma a la costa; los ríos aportan sedimentos esenciales que alimentan con arena las playas; los corales, manglares y playas son el hábitat de gran variedad de especies, pero además son los que protegen el continente de la erosión costera y, por supuesto, de la destrucción de ciudades y poblaciones costeras.

La intervención mal orientada y poco inteligente que el hombre hace en estas áreas arroja trágicos resultados, como se demuestra en la costa Caribe colombiana, donde la extracción de arena de playa y la tala del manglar con fines de construcción, desprotegen la zona costera; así como

la tala generalizada lo hace en la capa vegetal de grandes territorios, aumentando descontroladamente el aporte de sedimentos que hacen los ríos en el mar, modificando así la línea de costa y dando origen a procesos erosivos. Esa cadena de eventos ha generado grandes pérdidas económicas y daños en Cartagena, Coveñas, Turbo y en poblaciones costeras como Arboletes, Necoclí, Moñitos y San Bernardo del Viento, entre otros.

¡Qué decir del turismo! El mar y la zona costera nos privilegian. Colombia presenta un sinnúmero de paisajes para todo tipo de turismo, que le permiten ofrecer ambientes ecoturísticos, inclusive hasta especializados en corales o en zonas costeras con esteros, selvas vírgenes, manglar o deltas como los del Patía y Mira, en el Pacífico, o como el del Sinú en el Caribe. Y no siempre el impacto que se lleva el turista es muy agradable. Culpamos entonces a las personas que allí habitan, cuando aquellos, alejados en distancia de las costas colombianas hacia el interior del país, talan indiscriminadamente y descargan desechos químicos y microbiológicos en los ríos, que al final llegarán a aquellas playas lejanas en la mente de los contaminadores.

En 1492 la Corona Española inició la invasión del territorio americano por vía marítima, y por esa misma vía, años más tarde, el océano sirvió de apoyo logístico a las tropas que mantenían el reinado en nuestro territorio. El ejército libertador recorrió Los Andes, sabanas, costas y ríos de nuestro país luchando por la independencia, pero en el área de la defensa y seguridad nacional el mar se tornó como el elemento más importante cuando en un único evento estratégico se dio fin a la ocupación española aquel heroico 24 de julio de 1823, cuando en el golfo de Coquibacoa, el Almirante José Prudencio Padilla al mando de una Fuerza de Tarea Naval compuesta por los bergantines: 'Independiente', 'Confianza' y 'Marte', más las goletas: 'Antonia Manuela', 'Manuela Chitty', 'Peacock', 'Leona', 'Espartana', 'Independencia' y 'Emprendedora', logró



el control de los mares derrotando a la Armada Española.

En los tiempos actuales, la Armada Nacional cumple la misión de ejercer la soberanía nacional en nuestro territorio marítimo y fluvial combatiendo el narcotráfico, controlando los ríos del país. En el campo externo, la Armada Nacional se constituye como un elemento de disuasión estratégica ante aquellos países con intensiones sobre nuestro territorio nacional.

Toda la importancia que para Colombia debería tener el mar, tiene un elemento básico que se fundamenta en el conocimiento de nuestro mar Caribe y océano Pacífico, así como también de las tecnologías asociadas a su explotación sostenible. En este campo, la Armada Nacional y la Dirección General Marítima están trabajando incansablemente en el estudio científico de los mares a través de dos centros de investigaciones ubicados en ambas costas, desarrollando tecnologías de construcción naval en sus astilleros ubicados

en Cartagena, y preparando profesionales y tecnólogos del mar en los campos de la ciencia, de la ingeniería naval, de la marina mercante y de la administración portuaria.

Es pues para Colombia, el océano parte integral de su historia, supervivencia, desarrollo económico, calidad de vida y seguridad nacional; razones suficientes para mirar hacia él y cuidarlo de tal manera que cuando las futuras generaciones estudien su pasado, reconozcan en su ascendencia el trabajo incansable por la protección de los intereses marítimos de la Nación.

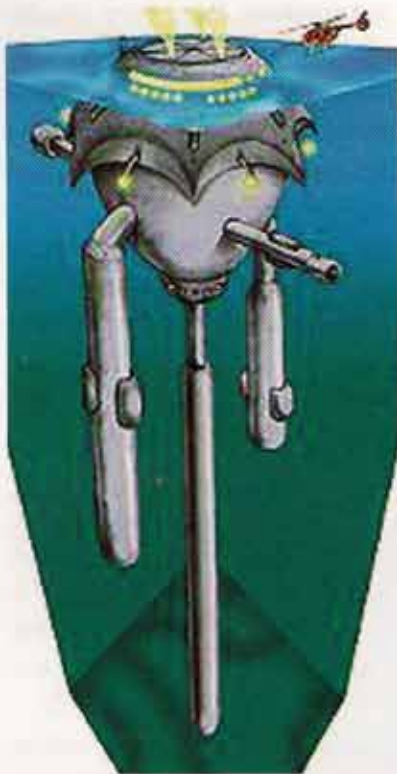
Por: *CF Ricardo José Molares Babra*
Director Centro Control Contaminación del Pacífico





CONVERSIÓN DE ENERGÍA TÉRMICA OCEÁNICA DE CICLO CERRADO

Los intercambiadores de calor el evaporador que debe tomar el agua superficial tibia del mar y el condensador que debe ser colocado a 1km de profundidad (dependiendo el diseño) en contacto con el agua fría oceánica con una diferencia de temperatura de 20°C con respecto al evaporador en el cual fluye un fluido de trabajo ya sea Tetraflouretano R-134A o Amoniaco NH₃ que es más barato, bombeado en unas tuberías de plástico con concreto reforzado que lo conducen en un ciclo cerrado y que en estado gaseoso pasan por una turbina de baja presión la cual mueve un generador de corriente Alterna para producir energía eléctrica.



es su potencial fuga de amoniaco (se podría usar opcionalmente tetraflouretano R-134A), refrigerante ecológico), prácticas desarrolladas sobre los pasados 100 años en la industria de la refrigeración pueden minimizar las fugas de amoniaco. Experimentos en el laboratorio de energía natural de Hawai han demostrado que muy pequeñas fugas de amoniaco son benignas ambientalmente y la descarga de pequeñas cantidades de cloro que es adicionada al agua del océano para prevenir formación de excoriaciones calcáreas (hoy en día se podría solucionar con un ozonizador) y caracolejo en las estructuras metálicas de los intercambiadores de calor. Los niveles de cloro pueden exitosamente controlar los microorganismos que producen las excoriaciones calcáreas que podrían dramáticamente disminuir la eficiencia de los intercambiadores de calor en la pequeña delta- T disponible para la operación de la OTEC.

Aunque este proceso no produce agua desalinizada como un directo subproducto, el agua fría (tibia solamente a 4°C por el proceso OTEC) puede condensar grandes volúmenes de agua desalinizada cuando esta es pasada a través de un intercambiador de calor en contacto con una atmósfera tropical húmeda.

La primera red eléctrica de potencia productiva de una planta OTEC, llamada "mini- OTEC" fue desarrollada en 1979 sobre una barcaza de desembarco del laboratorio de energía natural de Hawai,

Lockheed ocean systems, y otros sectores de entidades privadas. Esta planta operó por 3 meses, generando aproximadamente 50 Kw (kilovatios) de potencia bruta con el rango de una red de potencia de 10 - 17 kilovatios. Aunque solamente cerca del 20% de la potencia bruta de la mini- OTEC fue disponible para exportar, la relación potencia bruta a la red aproximará al 75% para plantas más grandes o sea de 10 megavatios, haciendo el proceso más comercialmente atractivo. Otras consideraciones asociadas con una planta de energía de ciclo cerrado OTEC

Dichos componentes son cruciales y grandes en una planta de energía de potencia eléctrica de ciclo cerrado, ambos en términos de tamaño actual y costo de capital. Mucho del trabajo ha sido preformado sobre materiales alternativos para intercambiadores de calor



OTEC, liderando a la reciente conclusión de que aleaciones de aluminio barato pueden trabajar tan bien como las aleaciones de titanio costoso que fueron utilizadas en dichas plantas para este propósito.

Conversión de Energía Térmica Oceánica de Ciclo Abierto

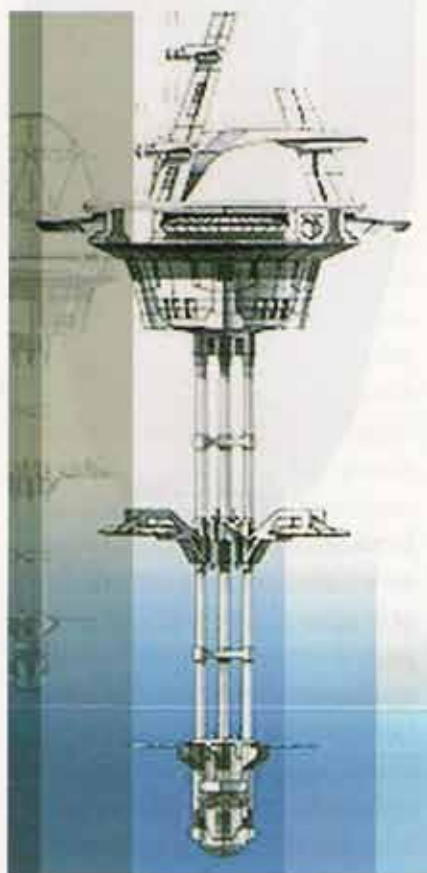
En el proceso de ciclo abierto OTEC, también conocido como el ciclo Claude después de que su inventor francés Georges Claude, diseñó un ciclo donde el agua del mar es el fluido de trabajo.

Generación de agua potable para San Andrés

La temperatura de ebullición del agua está en función de la presión, como nosotros notamos desde la observación que la temperatura de ebullición del agua disminuye cuando la elevación sobre el nivel del mar aumenta. La superficie tibia del agua del mar hierve dentro de una cámara de vacío, es mantenida a muy baja presión aproximadamente de 0.34 psi (la presión atmosférica a aprox. 27 Km. de altura) o sea 1/40 de la presión atmosférica a nivel del mar.

La baja temperatura de vapor resultante (vapor) flujo es entonces el vapor de agua que proviene del mar que es enfriado en un intercambiador de calor de un sistema OTEC de ciclo abierto de donde se bombea agua fría de las profundi-

dades del mar (cuyas bombas eléctricas toman la energía de una planta OTEC de ciclo cerrado) y condensa dicho vapor tornándose líquido y produciendo agua desalinizada. Esta agua fresca pura es valorable para consumo humano y para propósitos agrícolas, especialmente en comunidades locales donde los suministros de agua



potable son limitados. Además de producir agua desalinizada parte de este ciclo abierto, Una planta OTEC de Ciclo Abierto Completo puede producir energía eléctrica.

En 1993, el centro internacional del Pacífico para la investigación de alta tecnología

(the Pacific International Center for High Technology Research (PICHTR)) diseñó y construyó una planta OTEC de ciclo abierto de 210 kilovatios en punta keahole point, Hawai. Cuando esta demostración la planta fue operacional, esta estableció el registro mundial para potencia OTEC con una producción de 255 kilovatios brutos. Las bombas de agua marina y los sistemas de vacío consumen cerca de 170 kilovatios, así que la salida de red nominal para esta planta experimental fue de 40 kilovatios. Siguiendo la conclusión exitosa de los experimentos.

La planta OTEC de 255 kilovatios fue apagada y demolida en enero de 1999. Un proceso alternativo de ciclo abierto, llamado "MR LIFT" por su inventor el norteamericano Stuart Ridgway, previene la necesidad de una turbina de vapor grande, pero retiene el potencial para proveer la eficiencia inherente más alta de un ciclo abierto. Ridgway propone usar la diferencia de presión en un sistema de ciclo abierto para levantar una niebla o bruma de agua líquida embarcadas en un flujo de vapor que se levanta a elevaciones significativas. El agua líquida podría entonces ser separada del vapor y halada por gravedad hacia abajo a través de un líquido o turbina hidráulica, la cual es mucho más compacta y más fácilmente escalada para salidas de potencia grandes. Ridgway preformó



experimentos en el laboratorio de energía natural de Hawai a comienzos de 1980 en el cual él generó apropiadamente gólicas de niebla bien dimensionadas y demostró que el vapor a un par de gólicas fue como sus cálculos predijeron. Un trabajo más pequeño ha sido preformado sobre este proceso.



Una planta Otec híbrida (ciclo abierto y cerrado) para dar agua potable y electricidad para "La Isla de San Andrés"

OTEC HIBRIDO (ciclo Abierto y ciclo cerrado)

Otra opción es combinar los dos procesos juntos dentro de un híbrido ciclo abierto y cerrado el cual puede producir ambos agua desalinizada y electricidad más eficientemente. En un sistema híbrido OTEC, el agua de mar tibia puede entrar en un vacío donde este podrá ser evaporado

intermitentemente en vapor, en una moda similar al proceso de evaporación de ciclo abierto. El fluido de trabajo R134A o Amoniaco vaporizado en un ciclo cerrado podrá entonces manejar una turbina para producir electricidad.

Por: *Ingeniero Naval José Guillermo Páez Sánchez*
Traducido Por *El Técnico Térmico Jairo Páez*

HABLANDO DE PASTOS MARINOS: **SeagrassNet en Colombia**



La red global de seguimiento de pastos marinos SeagrassNet, tiene el propósito de iniciar el seguimiento global de pastos marinos. El programa de seguimiento trimestral se realiza ya en el Pacífico Occidental, Brasil, Tanzania, los Estados Unidos y Belice. Se seleccionaron lugares representativos del hábitat predominante de pastos marinos existente en cada país. En Colombia se empezó en febrero de 2008, mediante un convenio firmado, entre SeagrassNet, University of New Hampshire, (USA) y la Universidad del Magdalena, para la coordinación del único punto de seguimiento en Colombia de SeagrassNet en la Bahía de Neguanje.

Los pastos marinos son angiospermas (plantas con flores) más directamente relacionados con los lirios terrestres y los jengibres que con los verdaderos pastos. Crecen en el sedimento del fondo marino, presentan hojas erectas y alargadas y una estructura tipo raíz enterrada (rizomas). Hay 60 especies reconocidas de pastos marinos en el ámbito mundial, contenidas en 12 géneros y 4



familias y órdenes. Los pastos marinos son únicos entre las plantas con flor en el hecho de que todos los géneros menos uno, pueden vivir completamente sumergidos en agua de mar. *Enhalus acoroides* es la excepción, ya que emerge a la superficie para reproducirse; todos los demás pastos marinos pueden florecer y ser polinizados bajo el agua. La adaptación al ambiente marino impone mayores restricciones a su morfología y estructura. La restricción de los pastos marinos al agua de mar, obviamente ha influenciado su distribución geográfica y su especiación.

¿Por qué es importante hacer seguimiento de los pastos marinos?, a decir verdad, por qué vale la pena hacer el seguimiento de un ecosistema? Es un deber y un derecho que tenemos para conocer el estado de un ecosistema, sobre todo, ahora cuando se sabe que ya está encima el cambio climático global, que no es otra cosa que las consecuencias ambientales del desarrollo de la civilización humana.

El seguimiento global de pastos marinos fue reafirmado como meta prioritaria en el III Taller Internacional de Biología de Pastos Marinos (ISBW-3) que se celebró en Filipinas en 1998. En esta reunión se reconoció que existe una falta de información en el estatus y salud de los pastos marinos a nivel mundial, particularmente en los lugares

del mundo menos desarrollados económicamente, en donde, los recursos naturales se han perdido debido a la falta de conocimiento básico de su existencia.

Los esfuerzos para realizar seguimiento de áreas conocidas y encontrar pastos marinos no identificados fueron reconocidos como los primeros pasos importantes para entender la extensión y reconocer estos ecosistemas como un recurso de gran importancia y su necesaria sostenibilidad en el ámbito mundial. De igual forma, es importante documentar la diversidad y distribución de la variedad de especies de pastos e identificar las áreas que requieren medidas de conservación, antes de que se pierdan áreas y especies significativas.

Por otro lado, el conocimiento de la distribución regional y global de pastos es aún bastante limitado y demasiado generalizado para su manejo y protección a gran escala. Por lo que se hace necesario determinar la extensión de las áreas y los valores del ecosistema a escala local, para ayudar en la toma de decisiones sobre pla-

nes de desarrollo y minimizar los impactos futuros en el hábitat de los pastos en el ámbito local y mundial. En Colombia, como en el caso de otros tantos ecosistemas marinos, el conocimiento básico es deficiente y solo se conocen generalidades de su distribución, composición y abundancia; en su mayoría estudios realizados por el Instituto de Investigación Marinas - Invemar.

Los programas de seguimiento ambiental, se supone, que proporcionan información a las



agencias de manejo costero, y les ayudan a tomar decisiones con mayor confianza. Los pastos marinos frecuentemente se encuentran en la parte baja de las cuencas, recibiendo las descargas de una variedad de usos de suelo con fines agrícolas, urbanos e industriales. Sus valores ecológicos y localización en áreas con posibilidades de desarrollo como puertos, han hecho de los pastos marinos un blanco útil de seguimiento para valorar la salud ambiental e impactos en los sistemas costeros.



La Universidad del Magdalena, comprometida en su papel de liderazgo local y regional, teniendo en cuenta la relevancia de los problemas ambientales de la región, se unió a la red SeagrassNet y es responsable de la coordinación del único punto de seguimiento en Colombia de SeagrassNet, localizado en Bahía de Neguanje. El objetivo del proyecto en Colombia, es establecer un lugar permanente de seguimiento regional de pastos marinos en Bahía de Neguanje y analizar los cambios estructurales del ecosistema en el tiempo y



su relación con las condiciones ambientales.

Los pastos marinos tropicales son importantes en sus interacciones con manglares y arrecifes coralinos. Todos estos sistemas ejercen un efecto estabilizador en el ambiente que resulta en un importante apoyo físico y biológico para las otras comunidades. Los arrecifes de barrera protegen las líneas de costa y la laguna que se forma entre el arrecife y tierra firme está protegida de las olas,

permitiendo el desarrollo de las comunidades de manglares y pastos marinos. Los pastos marinos atrapan sedimentos y el movimiento lento del agua ocasiona que el sedimento suspendido se deposite. La capacidad de atrapar sedimentos beneficia al coral, al reducir la carga de sedimentos en el agua. Los manglares atrapan sedimento de tierra firme, reduciendo la oportunidad de sofocamiento para los corales y pastos marinos. Los bancos de sedimento acumulado por los pastos marinos pueden

eventualmente formar sustrato que puede ser colonizado por los manglares. Las tres comunidades atrapan y retienen nutrientes evitando que se dispersen y

se pierdan en las aguas oceánicas circundantes.

El "bio-indicador" ideal debe ofrecer respuestas oportunas y medibles a los impactos ambientales. Los hábitat de pastos marinos proveen de plantas sésiles - individuos, poblaciones y comunidades - que pueden medirse con facilidad.

Las plantas de pastos marinos por lo general permanecen en su lugar, por lo que los

impactos antropogénicos prevalientes pueden ser identificados.

Las praderas tropicales de pastos marinos varían estacionalmente de año en año y el potencial para una amplia pérdida de pastos marinos ha sido bien documentado. Las causas de pérdida pueden ser naturales, tales como ciclones e inundaciones, o debido a influencias humanas tales como dragado, fugas agrícolas e industriales o derrames de aceite. La pérdida de pastos marinos se reporta en casi todas las partes del mundo, algunas veces por causas naturales; pero de manera más común, la pérdida ha sido el resultado de actividades humanas, como consecuencia de eutroficación o reclamo de tierra y cambios en el uso de suelo. Es así de sencillo, los impactos antropogénicos en las praderas de pastos marinos continúan destruyendo o degradando los ecosistemas costeros y disminuyendo su rendimiento de recursos naturales.

Por: *Carlos Alberto Trujillo A.*
Neguanje, SeagrassNet Team
Leader
Universidad del Magdalena



COLOMBIA EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL DE LA PESCA SOSTENIBLE

El Estado de Colombia con relación al tema de la Pesca sostenible en los Océanos busca principalmente promover la cooperación regional y compartir experiencias y conocimientos técnicos con otros países para hacer de la actividad pesquera en el mar una fuente importante de alimento, empleo y divisas para el país. El objetivo es el de optimizar y realizar un aprovechamiento sostenible de los recursos marinos de manera acorde con las políticas de desarrollo pesquero que conlleven al fortalecimiento de los planes y programas de los países en torno a los temas de seguridad alimentaria y empleo para las comunidades asentadas en la costa y que principalmente no tienen satisfechas sus necesidades básicas. Esto en Colombia se extendería hacia la zona costera de los dos océanos, Pacífico y Caribe colombianos.

Así mismo, se pretende fomentar el desarrollo de la industria pesquera regional bajo criterios sustentables, la promoción de inversiones, la transferencia de tecnologías y el establecimiento de empresas conjuntas orientadas a la creación de valor agregado, al aumento de la eficiencia y los rendimientos económicos. Es importante fortalecer la relación de Colombia con los países del área, cuyo desarrollo en términos de la actividad pesquera y acuícola es muy significativo en razón de la importancia que algunos de ellos han adquirido dentro del concierto mundial y que nos puede ofrecer en el mediano plazo unas amplias posibilidades para un desarrollo apropiado del sector pesquero y acuícola. Se pueden mencionar principalmente los países de la

cuenca del Pacífico como Ecuador, Perú y Chile.

Actualmente el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) coordina y efectúa acciones de investigación, ordenamiento y control de los recursos pesqueros del país. El enfoque que se está dando en la actualidad en el país para el manejo de los recursos pesqueros aplica en gran medida el punto de vista ecosistémico (ambiental), por lo cual se tienen en cuenta los impactos que pueden generar al medio el ejercicio de la actividad pesquera. Colombia tiene en cuenta dentro de la administración y manejo de los recursos marinos disposiciones de aplicación mundial actual como son el Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO, La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR), la cual ha brindado un nuevo marco para mejorar el manejo de los recursos marinos (en





especial migratorios y transzonales), La Declaración de Reykiavik (Islandia) sobre la pesca responsable en el ecosistema marino y se trabaja en los planes de acción internacionales de la FAO para prevenir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) y el Plan de Acción para la Conservación de Tiburones. De igual manera, la Cancillería colombiana ha estado de manera muy activa en las deliberaciones internacionales que tratan el tema del Acuerdo de Nueva York y su aplicación de las disposiciones de la CONVEMAR en cuanto a las poblaciones de especies transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorias.

Con relación al manejo que hace el Gobierno Colombiano del tema de las especies de peces transzonales y altamente migratorias, principalmente los atunes y especies afines, existe una participación del

país como miembro de la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT), organismo de carácter multilateral, el cual se ha convertido en un escenario regional de primer orden en lo que respecta a los estudios y ordenación con enfoque de sostenibilidad de las poblaciones de atún, picudos y especies afines y a la protección del delfín asociado al atún en el Océano Pacífico Oriental. El interés de Colombia es continuar con un manejo responsable de estas pesquerías y respetar las medidas de ordenamiento implementadas por la CIAT y otros organismos de carácter internacional, así como respetar el Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO.

Es importante destacar que Colombia ratificó el Acuerdo Sobre el Programa Internacional para la Conservación de los Delfines (APICD).

La ICCAT (Comisión Internacional para la Conservación de los Atunes del Atlántico) tiene la responsabilidad de la conservación de las especies de atún y otros similares en el Océano Atlántico y mares adyacentes. Colombia no ha hecho parte de esta entidad aunque el país ha sido invitado a participar como observador pero en el momento no se considera importante su participación ya que es la CIAT la entidad que le concierne directamente al Estado Colombiano en razón a que el porcentaje más alto de las capturas de atún por parte del país se realizan en el Océano Pacífico.

Desde la creación del INDERENA, el INPA, el INCODER, y ahora desde el ICA se han hecho esfuerzos para la protección de los recursos pesqueros tanto marinos como continentales.

La administración Pesquera Nacional ha implementado diferentes acciones encaminadas a la protección y sostenibilidad de los recursos pesqueros. En el momento actual, se vienen aplicando medidas de ordenamiento cuyo objetivo es el manejo de los recursos pesqueros dentro del contexto del Código de Conducta para la Pesca

Responsable de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación - FAO. Se pueden mencionar las siguientes:

- Vedas para algunas especies, regulación y control del esfuerzo pesquero para las pesquerías que se encuentran en avanzado estado de aprovechamiento.
- Establecimiento de medidas regulatorias para los artes y métodos de pesca.
- Sistemas de protección para la fauna acompañante en las pesquerías de arrastre.
- Aplicación de las medidas internacionales de protección y conservación de delfines en la pesquería de atún con red de cerco.
- Implementación de un sistema de cuotas pesqueras para el desarrollo sostenible de la actividad.
- Aplicación de la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de la Flora y Fauna Silvestre (CITES), por ejemplo al Caracol de Pala (*Strombus gigas*).

Así mismo, dado que desde el 2 de marzo de 2001, el Comité de Pesca de la FAO (COFI) aprobó por consenso el Plan de Acción Internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada se instó a los países para que trabajaran en el diseño de sus Planes de Acción Nacionales (PAN). En Colombia se han realizado intentos, con la ayuda de la Dirección General Marítima y el INCODER como autoridad pesquera en su momento, de diseñar un Plan de Acción Nacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal no declarada y no reglamentada.

Este trabajo ha sido coordinado por la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) a través del Ministerio de Relaciones Exteriores y con apoyo de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO).



ECOETIQUETADO DE PRODUCTOS PESQUEROS

En relación con el asunto de las certificaciones de tipo ambiental o ecoetiquetado, este tiene dos orientaciones. Por un lado existe un firme rechazo a las medidas arbitrarias aplicadas al comercio pesquero encubiertas en preocupaciones de tipo ambiental, y por otro lado está vigente el auténtico interés de preservar y proteger el medio marino, salvaguardando la sostenibilidad de los recursos por medio de determinadas herramientas de ordenación y conservación.

Para Colombia es importante que se tengan en cuenta las recomendaciones del Taller realizado en la Ciudad de Lima (Perú) en el año 2005 destacando las siguientes:

- Es importante tener en cuenta que los sistemas de ecoetiquetado están relacionados con la ordenación de la pesca y con los derechos y deberes de los estados.

- La implementación de un sistema de ecoetiquetado debe fundamentarse en el reconocimiento de la institucionalidad pública pesquera de los países miembros de la CPPS, lo cual garantiza el desarrollo de las actividades pesqueras de manera sostenible.

- Se puede incorporar el término "trazabilidad"



del comercio pesquero, el cual involucra la creación de sistemas que supervisen la cadena productiva desde la captura del producto hasta su consumo, con el fin de que se pueda identificar el origen de los productos y su captura sostenible con el menor impacto sobre el medio marino, transportados y almacenados de forma óptima, de modo que el consumidor sepa exactamente lo que está consumiendo.

Actualmente se cuenta en Colombia con el Estatuto General de Pesca (Ley 13 de 1990), el cual es un instrumento para el manejo integral y la explotación racional de los recursos pesqueros en el país. En el Decreto Reglamentario 2256 de octubre de 1991 se dictan las disposiciones reglamentarias para la ejecución del mencionado Estatuto General de Pesca. Este instrumento de regulación permite administrar, fomentar, y controlar el ejercicio de la actividad pesquera, de manera que se cumpla el objetivo de

contribuir a garantizar la seguridad alimentaria de la población y el desarrollo social desde un enfoque de la sostenibilidad del recurso.

Por: *José Francisco Torres*
Biólogo Marino Msc.

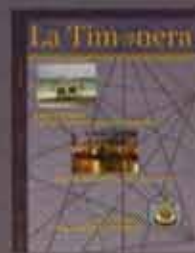


ENLISTATE EN LA LIGA MARITIMA DE COLOMBIA



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 cómo afiliarse, llámanos al (1) 637 2218,
637 2239. Escribanos al: Cl 125 N° 19-84. Ofc 406
O visítanos en: www.limcol.org



EXPOMARES: LA GRAN FERIA... PARA EL GREMIO MARÍTIMO, FLUVIAL Y COSTERO

La Feria Exposición Comercial y Congreso Nacional de Desarrollo Marítimo, Fluvial y Costero, llamado por su nombre corto EXPOMARES 2008, se celebró hace pocos días por quinto año consecutivo, en el Centro de Convenciones Gonzalo Jiménez de Quesada, con lo que se dio este año un paso más hacia su consolidación como la Feria del Mar en Colombia, que convoca a la comunidad marítima y fluvial cada año en Bogotá.

El solo hecho que el evento se haya sostenido durante cinco años es ya un logro. Un evento como EXPOMARES le ofrece a los gremios interesados en el tema marítimo, costero y fluvial, tanto productores como consumidores, una oportunidad para reunirse, integrarse, mostrarse al país y al mundo de manera unificada, para mostrar el poder y potencial de los mares y sus actividades económicas productivas, así como la importancia de proteger su medio ambiente marino. Todo reunido en un solo escenario, desde las costas hasta los ríos de Colombia, en la capital del país, una vez al año, en EXPOMARES. Colombia no tenía un evento marítimo y fluvial propio de esta naturaleza, aunque todavía es necesario consolidarlo más, posicionarlo frente a otros eventos externos y ampliar cada vez más la participación internacional. EXPOMARES es el inicio para todo eso, y así fue concebido desde el año 2003.

¿Para qué se necesita un evento marítimo, a nivel nacional?

Los eventos feriales son un excelente medio de co-

municación, divulgación y mercadeo, que impulsan el desarrollo de los gremios y sectores económicos respectivos. Adicionalmente, la influencia de un sector en la economía se mide en cierta forma por la dimensión de las ferias y eventos que logre generar. En Colombia nos quejamos de la poca atención que reciben los sectores marinos y fluviales, pero a la vez los mismos sectores no han creído en la importancia de un evento ferial para atraer dicha atención. Necesitábamos un evento ferial nacional como EXPOMARES para generar inversión y negocios dentro del país, para crear conciencia marítima, para convencer a la población, desde los altos funcionarios hasta el ciudadano común, sobre las riquezas y bienestar que pueden venir de nuestros mares y ríos.

Reconocemos que hay ciertos eventos extranjeros en los que un empresario quiera estar para vender y comprar, usualmente a mayores costos de desplazamiento y montaje. Pero también nos preguntamos: ¿Por qué no crear un evento colombiano que iguale o mejore su posicionamiento y que convoque a los empresarios extranjeros de los sectores mencionados, a venir a Colombia a hacer negocios aquí? Ese evento nacional con proyección internacional es **EXPOMARES**.

EXPOMARES 2008 se concentró en cuatro grandes áreas o sectores de la economía marítima y fluvial nacional a saber:

- Transporte y Seguridad Marítima, Puertos y Logística
- Ingeniería, Ciencia y Tecnología Naval, Marítima





y Fluvial

- Turismo Costero, Deportes Náuticos y Medio Ambiente Marino.

- La Pesca y la Acuicultura

Estos son y seguirán siendo los ejes principales para los próximos años en EXPOMARES, sin perjuicio de que evolucionen según la propia dinámica del evento y de los mercados.

¿Cómo y quiénes organizan EXPOMARES?

La Fundación País Marítimo es la creadora y organizadora de EXPOMARES, que tiene como objetivo promover el desarrollo económico, social y ambiental de los mares y costas colombianas, una misión que adoptó voluntariamente porque creemos en el potencial de crecimiento de nuestro país marítimo. La Fundación por su carácter de ONG apoya la función de desarrollo social y económico del Estado, específicamente la misión institucional de entidades como la Armada Nacional; la Dirección General Marítima (DIMAR) y la Comisión Colombiana del Océano (CCO). Este ha sido un caso positivo de cooperación entre una ONG y entidades oficiales con un propósito común.

Por esa razón la Fundación invitó inicialmente a la CCO a participar y coordinar la agenda académica del Congreso de Desarrollo Marítimo y Costero, en EXPOMARES; y así se hizo durante cinco años con los resultados conocidos por todos. Adicionalmente y sin costo, desde el 2004 la Fundación le ha proveído a la CCO el escenario para que convoque a su Reunión ordinaria anual - o Asamblea - con la comunidad marítima, según lo establece su Decreto orgánico de reestructuración. Desafortunadamente

estas actividades han perdido su brillo en los últimos dos años, por lo que será necesario introducir cambios.

La Fundación País Marítimo igualmente le ofreció EXPOMARES a la Armada Nacional y a la Dirección General Marítima, entidades que se han apropiado del evento de una manera positiva y activa, y han contribuido generosamente con la Fundación en su organización. El evento EXPOMARES ha servido para que estas instituciones divulguen y proyecten a la sociedad civil sus actividades en cumplimiento de sus respectivas misiones de apoyo al desarrollo económico, social y ambiental.

Pero siendo esta una feria orientada hacia el crecimiento económico, sus actores centrales provienen del sector privado productivo, marítimo, costero y fluvial. Es así como el grueso de la financiación ha venido de estos empresarios y de los salones enunciados antes, siendo a su vez ellos los principales beneficiados con los resultados. Un ejemplo es el gremio de Ingenieros Navales y Profesionales Afines, que después de más de 11 años de inactividad se encuentran en proceso de reorganización, gracias a la convocatoria a una Convención Nacional dentro de EXPOMARES 2008.

¿Qué sigue en el futuro inmediato?

El evento EXPOMARES continuará navegando, y su destino será el que quiera darle el propio país, hasta donde las capacidades del mercado y el apoyo institucional y empresarial lo lleven. Esta actividad ferial, comercial y académica ya ha demostrado que es necesaria y puede cumplir un papel importante en el crecimiento marítimo y fluvial colombiano.



No obstante, la CCO anunció que ha decidido organizar un evento propio el año 2010 en Cartagena, el cual está apenas en diseño, y el Secretario Ejecutivo comunicó que no coordinará la Agenda del Congreso según el Convenio vigente hasta ahora. En términos prácticos esto significa simplemente que, a partir del año 2009 y siguientes, la elaboración de la Agenda académica del Congreso Nacional de Desarrollo Marítimo y Costero, en EXPOMARES, volverá a estar a cargo de la Fundación País Marítimo y de un nuevo comité de notables e instituciones cooperantes. Pero en cuanto a la creación de nuevos eventos,



tenemos reservas y queremos advertir sobre la difícil viabilidad en Colombia de más actividades paralelas, similares, y sobre el mismo tema, cuando todavía no hemos logrado que ninguno se afiance al nivel que el país necesita. EXPOMARES, el evento creado por una entidad privada sin ánimo de lucro, ha sufrido precisamente por falta de recursos financieros, poca cobertura de los medios y escaso apoyo institucional. No entendemos cómo el ente estatal responsable por la conciencia y la política marítima, propone crear más eventos equivalentes en el país, duplicando esfuerzos y dispersando recursos escasos.

En contraste, damos la bienvenida en el escenario nacional a eventos como el Cartagena SAIL 2010, organizado por la Armada Nacional como entidad del Estado, el cual es un evento diferente pero complementario con EXPOMARES. SAIL es una feria tipo "festival", con veleros y buques de Armadas Extranjeras, atractivo al público, muy similar al evento F-Air Colombia organizado por la Fuerza Aérea y la Aeronáutica Civil en el aeropuerto de Rionegro de esta última institución. Este tipo de eventos espectáculo, despiertan interés masivo y

mucha atención de los medios, y no compiten por el mismo objetivo.

ExpoMares 2009

Por su parte EXPOMARES perseverará tal como fue concebido, como una feria comercial especializada, compuesta por varios salones o sectores monográficos, que también pueden atraer al público del interior y de todas las costas marinas y ríos del país, cuya población objetivo son principalmente los expositores y visitantes profesionales, nacionales e internacionales, con la misión de crear conciencia

y educar, y con una agenda académica y cultural formal, como el Congreso, Foros y Conferencias de interés para la academia, la industria y los gremios involucrados. De hecho, se puede decir que EXPOMARES ha cumplido ya una meta, si medimos el interés reciente en el país por los temas marítimos y por la proliferación de imitaciones. En palabras del Vicepresidente de la República, Dr. Francisco Santos, en la clausura de EXPOMARES 2008: "...quiero agradecer a todos ustedes su presencia, agradecerles por haber estado con nosotros en EXPOMARES cinco años... y simplemente decirles que el mar, hoy, es más conocido en Colombia que hace 5 años, y eso se debe a eventos como este..."

La Fundación País Marítimo agradece a nuestros patrocinadores, a los que han creído en ExpoMares, y quienes nos continuarán acompañando en el 2009 y años siguientes.

Por: *C N (ra) Rafael Steer Ruiz*
Presidente Fundación País Marítimo



BIOMUNICIPIOS

LOS ANTECEDENTES

La Corporación Ambiental Biomunicipios fue creada en el año 2003, integrada por un grupo interdisciplinario de profesionales preparados en el área de ciencias del mar y en el ámbito socio ambiental. Biomunicipios surgió a raíz del interés y compromiso en brindar soluciones a la problemática ambiental de la zona marino-costera regional: el Golfo de Urabá, y ahora tiene personería jurídica y sede principal en Turbo.

EL GOLFO DE URABA-DARIÉN

El Golfo de Urabá-Darién se encuentra localizado en el extremo noroccidental del país y constituye el punto de unión entre Centro y Sudamérica. Geográficamente se enmarca dentro de los 8°37' y 7°55' de latitud norte y 77°25' y 76°55' de longitud oeste. Políticamente el Golfo está compartido entre los departamentos del Chocó, en la parte occidental, y Antioquia, en el lado oriental y el límite departamental en esta región lo constituye la desembocadura del río Atrato.

El Golfo es una ecorregión estratégica del país por su riqueza ambiental representada en ecosistemas manglárnicos y humedales de importancia regional y global, ubicación geoestratégica, potencial turístico e importante por sus recursos hidrobiológicos, entre otros. Se constituye en el receptor final de todo el sistema hidrográfico de Urabá-Antioquia y del Darién-Chocó, por lo cual sus condiciones físicas y bióticas son reflejo de la situación ambiental de un área de más de 4000 km².

Los ecosistemas asociados al Golfo son humedales de vital importancia para el hábitat de numerosas especies de fauna silvestre y la producción de recursos hidrobiológicos, es así como tenemos los manglares del delta del Atrato y de la ensenada de Rionegro, arrecifes,



praderas de fanerógamas y corales en el sector del departamento del Chocó, vastas extensiones de arracachales y helechos halófitos, con escasa información sobre la incidencia en la producción de bienes y servicios ambientales para la región en el departamento de Antioquia.

Una gran cantidad de especies consideradas en peligro de extinción se encuentran en el Golfo, como las tortugas marinas Cana (*dermochelys coriácea*) y Carey (*imbricata*) dos especies muy afectadas de las 5 que visitan el Golfo; mamíferos marinos como el manatí, la especie más afectada de los mamíferos que habitan la región como delfines y la presencia esporádica de algunas ballenas. Además se encuentran, tiburones, babillas y una gran diversidad de aves marinas.

Recién el Golfo ha sido indicado como región de fuerte desarrollo: se habla de la construcción de puertos, una planta de aluminio, una planta de papel, de la explotación de carbón, la ampliación de carreteras, mejora de la infraestructura, de un ferrocarril y un canal hacia la costa Pacífica. Es obvio que este desarrollo tendrá su impacto en los ecosistemas y la biodiversidad del Golfo, con el consecuente peligro para la sostenibilidad; además el Golfo es muy vulnerable en vista de los cambios climáticos y el incremento del nivel del mar.



LA MISION

La misión de Biomunicipios propende por el mejoramiento de las condiciones medioambientales y la relación más armónica entre el hombre y su medio ambiente con énfasis en los ecosistemas naturales y la biodiversidad marino-costera, considerando en este proceso las necesidades socioeconómicas de las comunidades locales. Para ello la Corporación establece alianzas estratégicas de gestión, orientadas a proteger, conservar y recuperar el patrimonio ambiental y social por medio de la planificación, investigación, capacitación y concientización de las comunidades, orientando así las regiones hacia la sostenibilidad.



LAS ACTIVIDADES

La Corporación se enmarca en un panorama de actividades para lograr sus objetivos. La investigación aplicada se enfoca en estudiar y resolver problemas específicos, a menudo involucrando la experiencia de expertos internos como externos. Proponemos y desarrollamos programas encaminados a la protección, conservación y recuperación de los recursos naturales, dentro del área de intervención de la Corporación. También se enfoca en la educación ambiental, para establecer una base a largo plazo de conciencia sobre la importancia y el valor de los ecosistemas y la biodiversidad. En este contexto tratamos recuperar y fortalecer la cultura ambiental de los municipios, buscando que sea más acorde a los principios de conservación y preservación de los ecosistemas marino-costeros. Otro importante elemento de las actividades de la Corporación

es el mejoramiento ambiental y el desarrollo y fortalecimiento corporativo. Este aspecto incluye estimular la formación, información e investigación social y aplicada en la organización de programas cuyo conocimiento contribuya al beneficio y conservación de flora, fauna, recursos hídricos y atmosféricos de las zonas costeras.

LA COOPERACIÓN

Biomunicipios tiene una amplia gama de vínculos de cooperación con entidades nacionales, la Comisión Colombiana del Océano-CCO, Gobernación, Corporaciones Autónomas, Universidades e institutos de investigación, y diversas ONG. Estos vínculos permitan juntos enfrentar las problemáticas y los desafíos del desarrollo sostenible, y de los impactos de los cambios climáticos.

A nivel internacional, se debe mencionar la relación con la Red regional ProPlayas, una iniciativa del Dr. J. Alfredo Cabrera Hernández, Director de la Oficina para el Manejo Integrado de las Playas de Varadero en Cuba. Su objetivo fue la creación de una estructura funcional permanente y articulada en la región, como una red temática, para fomentar y estabilizar las experiencias de Manejo Integrado Costero enfocadas hacia las playas. La Red ProPlayas se enfoca en fomentar la aplicación de los principios y prácticas del manejo integrado costero al contexto de las playas, mediante el intercambio de conocimientos y la potenciación de una base viva de experiencias positivas de aplicaciones del manejo costero de playas.

La Red ProPlayas tiene sus miembros en varios países de la región, entre ellos: Cuba, México, Costa Rica, Colombia, Venezuela, Brasil, Uruguay, Argentina, Perú, España, entre otros. La Red tiene capítulos en cada uno de los países mencionados: Biomunicipios es el líder del capítulo Colombia de la Red en el cual están integrados investigadores de la Universidad Nacional de Colombia, Universidad del Magdalena, Universidad Jorge Tadeo Lozano, entre otros.



Además en el marco de las relaciones internacionales, Biomunicipios ha establecido contacto con Noruega y específicamente con el Instituto Noruego de Investigaciones Acuáticas NIVA, en Oslo. A través de este contacto se espera involucrar a NIVA como una fuente de experiencia externa, en el establecimiento del manejo integrado de los recursos marino-costeros del Golfo de Urabá. Además se espera que la cooperación con Noruega resulte en apoyo económico para resolver los problemas de la región y realizar una base para su desarrollo sostenible.

LA FAUNA MARINA

Viendo la importancia de la fauna marina del Golfo de Urabá y considerando las amenazas a la misma, el momento justo para iniciar un proyecto enfocado en la recuperación de la fauna marina del Golfo. En 2007 iniciamos un estudio hacia un centro para la recuperación de la Fauna Marina del Golfo de Urabá, en convenio con la Gobernación de Antioquia, IDEA y Corpourabá. Las tareas previstas del Centro, entre otras, incluyen un hospital y laboratorio para tratar animales varados y heridos, actividades de educación y formación, proyectos productivos enfocados en la recuperación de especies marinas y ecoturismo, apoyo a la implementación de AMP y laboratorios para la repoblación de especies en vía de extinción de la región.

En el marco del estudio se han establecido estrechos contactos con las personas que más conocen la fauna marina: los pescadores del Golfo, y se

han implementado diagnósticos en varias partes de la zona. Así se ha adquirido valiosa información, como una base para el establecimiento del Centro. También la información adquirida sirve para desarrollar planes de manejo de la fauna marina en el contexto de planes de ecoturismo y áreas marinas protegidas. Esperamos lograr que el eco-turismo genere los ingresos económicos necesarios para la protección y conservación de los ecosistemas y la biodiversidad del Golfo.

LAS PLAYAS

Se puede considerar la playa como uno de los patrimonios medioambientales más importantes del recurso costero. No solo acostumbra a ser la base activa turística, de especial relevancia en muchos países, sino que es soporte de una gran riqueza biológica y es un instrumento eficaz a la hora de llevar a cabo una política de protección de costas. Los recursos costeros tienen características especiales que los hacen únicos, debido a la interacción dinámica entre tierra, mar y aire. La playa es uno de los más importantes desde el punto de vista del turismo ya que por su atractivo se convierte en el principal factor productivo de muchos países.

En Colombia se hace necesario promover actividades de formación y socialización de saberes entorno al tema. Su gran potencial lo obliga a trabajar sobre alternativas que permitan dar un manejo integrado a este recurso. Por este motivo, Biomunicipios se enfoca en brindar herramientas importantes que además de promover la impor-





tancia de un manejo integrado de las playas, servirán de base para experiencias futuras en el país.

En vista del rápido crecimiento del turismo y tomando en cuenta la importancia del desarrollo planificado en la región, Biomunicipios ha reconocido la necesidad de iniciar un proceso por dos caminos relacionados: el establecimiento de Unidades para el Manejo Integrado de las Playas (UMIP), y la certificación de las playas de acuerdo con normativas reconocidas



internacionales. No solo la certificación sirve para asegurar y mejorar la calidad de la playa en todos sus aspectos, pero además la certificación es un argumento promocional muy fuerte hacia los operadores de turismo en el exterior.

LOS BOSQUES

Viendo la riqueza de bosques en la zona del Golfo de Urabá-Darién, Biomunicipios ha iniciado un esfuerzo para salvar estos bosques bajo el concepto de "Deforestación Evitada". Dentro de esta visión se compensaría económicamente las actuaciones en forestación en función del volumen de CO₂ que la vegetación protegida fija de la atmósfera. Este concepto tiene un gran potencial para hacer más lenta la deforestación e incluso revertir las altas tasas existentes así como su importancia en la reducción de gases de efecto invernadero. Se da prioridad a los bosques no intervenidos y se evita su consecuente degradación en el tiempo, como resultado de la presión que sobre él ejercerían las comunidades cercanas, los proyectos de infraestructura planeados, el crecimiento de los centros urbanos



y muchos otros factores que tendrían que ser considerados.

Entonces si se logra proteger el sistema, bajo la responsabilidad de los dueños de los predios comprometidos en el acuerdo, es posible "evitar" enviar determinada cantidad de CO₂ a la atmósfera, dependiendo de múltiples variables tales como el área de los bosques, su inventario de especies, el compromiso en cuanto a zonas a proteger por parte de los dueños y otros. De ese modo es viable establecer un proyecto de emisión de CER's. En esta actividad Biomunicipios ha establecido una estrecha cooperación con las comunidades locales, los dueños de los bosques y con una empresa privada capaz de desarrollar la base científica y técnica para los certificados.

LAS PERSPECTIVAS

En vez de una conclusión, consideramos con confianza la perspectiva donde Biomunicipios sigue aportando al proceso del desarrollo sostenible en el Golfo de Urabá, mientras se sigue promoviendo el respeto para los importantes y valiosos ecosistemas y la biodiversidad única de la zona. En este contexto trabajamos estrechamente con la población, los primeros en percibir los resultados - positivos y negativos - de los grandes cambios en la región en el próximo futuro.

Por: Paul Geerder,
Director Biomunicipios
Coordinator Latin America for NIVA

¡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 desalinizadoras, 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, aireadores y motores multiuso a gasolina y diesel.



ENERGÍA

Soluciones en generación de energía para el campo y la ciudad. Plantas eléctricas a gasolina y diesel, desde 0.95 hasta 460 kVA.



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 sus 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

• MEDELLÍN: Carrera 48 14-68 Conm. (4)444 5888 Fax (4)311 0992 A.A. 1112 • ITAGÜÍ: Carrera 42 (Autopista Sur) 46-171 Conm. (4)372 2955 Fax (4)373 9449 A.A. 1112
• BOGOTÁ: Calle 198 22-81 Conm.(1)678 0019 Fax (1)674 1645 A.A. 1112 • BUENAVENTURA: Calle 6 (Av. Simón Bolívar) 21B-02 Conm. (2)242 2210 Fax (2)243 3357
• CARTAGENA: Calle 25 24A-10 Calle Real, Manga Conm. (5)660 8395 Fax (5)660 7569 A.A. 4251 / Bosque Transv. 52 16-347 Entrada Escuela Naval Conm. (5)669 4970 Fax (5)669 4746

www.eduardono.com



LA COMISIÓN OCEANOGRÁFICA INTERGUBERNAMENTAL:

CONSTRUYENDO CAPACIDADES EN LA REGIÓN DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Una de las finalidades de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) es la de fomentar la creación de capacidades en sus Estados miembros con el objetivo de aumentar el recurso humano y fomentar la capacidad científica para mejorar la gestión, el desarrollo sostenible y la protección del medio marino. Por lo anterior, la COI, desde el 2005 y con el apoyo de la Agencia Sueca de Desarrollo Internacional (SIDA), por sus siglas en inglés, viene aplicando su mandato de Construcción de Capacidades mediante la realización de talleres para directores y jefes de proyecto de institutos científicos marinos de las regiones.

El subsidio de SIDA ha permitido iniciar el proceso; sin embargo, teniendo en cuenta la magnitud de la tarea y la financiación necesaria, la COI decidió asociarse con organizaciones líderes en las regiones. De este modo, se han venido desarrollando talleres en conjunto con institutos en América Latina y el Caribe como el “Taller de Desarrollo de Liderazgo para Directores de Institutos Científicos” realizado por el Acuario Nacional de Cuba en el 2006 y el “Taller



de Escritura de Proyectos para Institutos Latinoamericanos” del Instituto Oceanográfico de la Universidad de Sao Paulo que se llevó a cabo en Cananeia, Brasil, en el 2007.

Teniendo en cuenta la necesidad de formación del recurso humano en cuestiones científicas marinas, la escasez de recursos financieros y la reducida conciencia, a escala nacional, de los inmensos recursos marinos que posee el país, la Comisión Colombiana del Océano (CCO), punto focal técnico de la COI, buscó el apoyo de las instituciones nacionales y presentó la candidatura de Colombia como país anfitrión de un taller regional

de construcción de capacidades.

La propuesta presentada por la CCO, con el apoyo de la Dirección General Marítima (DIMAR) a través de su Centro de Investigaciones Hidrográficas y Oceanográficas (CIOH), obtuvo total respaldo de la COI. En consecuencia, entre el 18 y el 21 de noviembre del año en curso, en instalaciones del CIOH en la ciudad de Cartagena, se llevará a cabo el “Tercer Taller de Construcción de Capacidades para la Región de América Latina y el Caribe”, con el que se espera que el país fortalezca sus redes científicas regionales de colaboración, a través del intercambio de experiencias;



aprovechando de forma racional los limitados recursos de los que el país dispone, con miras al logro de objetivos nacionales, la promoción de sinergias y la cooperación a escala regional, y permita que se generen habilidades en los encargados de tomar decisiones, para que llegado el momento lo hagan de tal manera que permitan el desarrollo marino costero del país.

El "Tercer Taller de Construcción de Capacidades para la Región de América Latina y el Caribe" se centrará en el tema de la erosión costera, sus consecuencias y formas de minimizar su impacto en los diferentes Estados de la región, y tiene como invitados a once Estados de la Región de América Latina y el Caribe, entre los cuales se encuentran: Argentina, Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Perú, Puerto Rico y Venezuela.

En Colombia, la erosión costera está generando grandes retos para el Estado debido a que las costas colombianas se enfrentan no sólo a los efectos del cambio climático global, sino también al incremento de la población que habita o hace uso temporal de ellas. El manejo de este problema supone inversiones significativas para dirigir los estudios apropiados y desarrollar capacidad técnica y operativa en el país.

Igualmente, en la zona costera

colombiana cientos de kilómetros de playas y litorales rocosos se han visto afectados, cambiando su forma y posición; las lagunas costeras y ecosistemas de manglar han disminuido o incluso desaparecido, llevando consigo gran parte de su biodiversidad; han muerto arrecifes coralinos, refugio de comunidades marinas y, en muchos casos, protectores de la costa ante fenómenos naturales de origen marino, y los pastos marinos han sido removidos para comodidad de los turistas que disfrutan de las playas. Y, como si fuera poco, comunidades enteras han visto desaparecer parte de sus viviendas e infraestructura vial y de servicios como consecuencia del retroceso de la línea de costa.

El país ha hecho grandes inversiones para proteger algunos tramos de costa a causa de los efectos de la erosión costera; costos que tienden a aumentar en la medida que la situación empeora como consecuencia del cambio climático global y que trae consigo un aumento en las inundaciones y retroceso del litoral. Además, de enfrentarse con problemas de tipo urbanístico que, con fines turísticos y amparados bajo falsos conceptos de desarrollo, han llevado a la alteración del ecosistema costero provocando su desequilibrio.

En este orden de ideas, el objetivo principal del Taller

es congregar a expertos de los Estados de la Región de América Latina y el Caribe, con el fin de formular un proyecto regional sobre la erosión costera, considerando las prioridades y las diferentes afectaciones que trae consigo esta problemática sobre cada uno de los Estados.

De esta manera, se contribuirá, en forma significativa, a la prevención, control y mitigación de la erosión costera a través del desarrollo de estudios básicos y aplicados (geológicos, geomorfológicos, oceanográficos, morfodinámicos) al fortalecimiento de la capacidad y articulación interinstitucional, la implementación de herramientas y medidas específicas para combatir los impactos producidos por la erosión, que conlleven a un desarrollo más seguro y estable de las zonas costeras del país y la región.

Sin embargo, la oportunidad para el país no está sólo en la formulación de un proyecto que contribuya a mejorar la situación de la erosión costera en la región; está también en términos de política internacional, de visualización estratégica ante otros Estados y de reafirmar, una vez más, el compromiso de Colombia con COI y UNESCO.

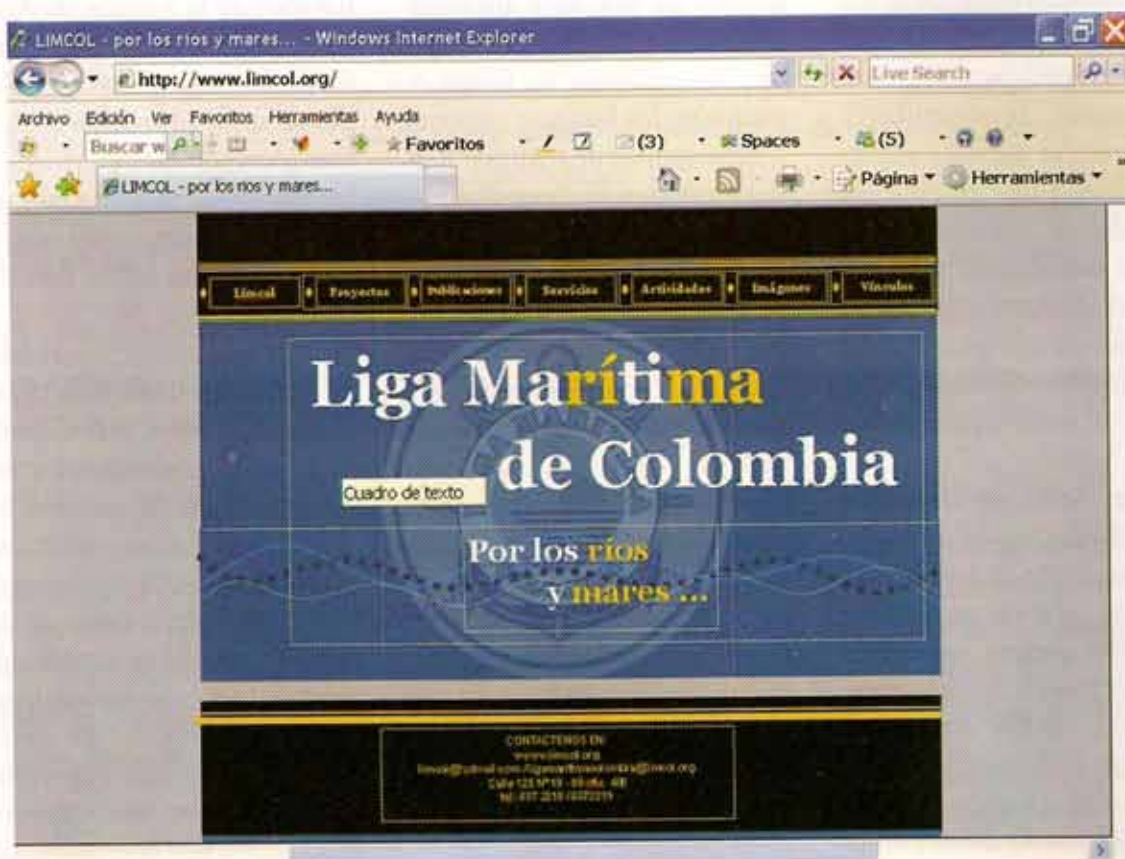
Por: *Diana Guzmán. Politóloga
Asesora asuntos internacionales
CCO*





VISITENOS EN ... www.limcol.org

GENERAL



RECONOCIMIENTOS

La Dirección Ejecutiva de la Liga Marítima de Colombia agradece la generosidad y el sentido de colaboración prestados por todos nuestros Asociados, en especial:

- Almirante David Rene Moreno Moreno*
- Almirante Guillermo Barrera Hurtado*
- Almirante Carlos Humberto Pineda Gallo*
- Almirante(ra) Guidberto Barona Silva*
- Almirante(ra) Hernando García Ramírez*
- Coronel Maria Inés Suarez*
- Cn Jose Alejandro Beltran*
- Capitán Jose Alonso Escobar Isaza*
- TFRN Guillermo Rubio Vollert*
- Consejo Directivo LIMCOL*
- Dra Arlene Dahll*
- Universidad de la Salle*
- UImprenta de las FF.MM*



MONSERRE

MONTACARGAS
ELECTRICOS Y COMBUSTION
SERVICIOS - REPUESTOS
VENTAS Y RENTA

549 0053

415 2220

548 9788

E-mail: monserre@etb.net.co

Servicio a
todo el país

Cl. 25 C No. 96 - 59 • Fax: 418 3050

52 años forjando esta...
Su casa

52

clubmilitar 

Servicio con *Seguridad, Calidad y Excelencia*
"Por nuestras Fuerzas Armadas, para Colombia entera"



Conmutador: 290 5077

www.clubmilitar.gov.co

Tronco - 04/11/2010