

La Timonera

Liga Marítima de Colombia

...Por los Ríos y los Mares



“El futuro pertenece a quienes creen
en la belleza de sus sueños”.

Eleanor Roosevelt



ARMADA NACIONAL
REPÚBLICA DE COLOMBIA



COTECMAR

**SOMOS
PATRIMONIO
NACIONAL**

Porque NUESTRO trabajo es útil para
Colombia y el mundo.
Porque con NUESTRA labor
construimos patria y futuro.
Hoy nos comprometemos a seguir
escribiendo con éxito la historia de
NUESTRA Corporación.



Trabajamos en el desarrollo de la industria naval, marítima y fluvial colombiana.

www.cotecmar.com)



@cotecmar



/Cotecmar



cotecmar



EDICIÓN N°26
Julio 2016
 Registro ISSN 2145 - 4655

Directora / Editora
 Flor Mercedes Mayorga Linares

Consejo Editorial
 Almirante Guidberto Barona Silva
 CN Carlos Escamilla Camacho
 CN Pedro Gutierrez Helo
 CF Enrique Alejandro Díaz Zambrano
 Ing. Jefe Mercante Antonio Arango Loboguerrero
 Dra. Flor Mercedes Mayorga Linares

Diagramación, Diseño, Fotografías
Publicidad y Acabados
 Jairo Enrique Munard Díaz

Impresión
 Comercializadora COMSILA SAS.

LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA



Telefax: 57 (1) 749 4764 / Móvil: 311 558 3569
www.limcol.org
 E mail: **limcol@hotmail.com**
ligamaritimadecolombia@limcol.org
revistalatomonera@gmail.com

Consejo Directivo
 Almirante Guidberto Barona Silva, Presidente - CN Pedro Gutierrez Hello, Vicepresidente - CF Enrique Alejandro Díaz Zambrano Secretario - CN David Salas Prieto -CN Carlos Escamilla Camacho -TC Carlos Alberto Aguilar Ramírez Ing Jefe Mercante Antonio Arango Loboguerrero -TK José Alonso Escobar Isaza - CF Ernesto Cajiao Gómez - TF José Rafael Otoy Arboleda- - MY Alonso Corredor Serrano- CD Jairo Aguilera Quiñonez Dr. Carlos Humberto López Alvarez - Dr. Alfredo Orcasitas Curvelo - CF Luís Antonio Parra García, Fiscal - CC Hector Vanegas Romero, Tesorero - Flor Mercedes Mayorga Linares. Directora Ejecutiva

Los artículos de esta revista son 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

BOGOTÁ - COLOMBIA

Edición N°26 CONTENIDO

OPINIÓN 4

- ¡Ganó Trump!
- ¿Colombia tiene Jurisdicción Marítima?

INFORME ESPECIAL 10

- Conversaciones con Carlos José

TRANSPORTE 14

- Sobrecapacidad en el Transporte Marítimo de Contenedores: Causas y Consecuencias (2009-2016)
- Nueva Regulación Aduanera: Administración del Riesgo en el Transporte de Carga.- Decreto 390 de 2016 y sus implicaciones

MEDIO AMBIENTE 22

- Combustibles Limpios y Transporte Ecológico
- Criterios para la Planificación Costera con Pertinencia Étnico-Cultural: Una Orientación para Comunidades Wayuu en La Guajira Colombiana

PESCA 30

- Desarrollo Exitoso de la Pesca Artesanal en Japón

EDUCACIÓN 34

- La Responsabilidad del Legislador y el Papel de las Asociaciones de Profesionales



EDITORIAL

Por: Pedro Gutierrez Helo. Vicepresidente LIMCOL

FIDALMAR - COLOMBIA 2016

La Liga Marítima de Colombia nació el 11 de noviembre de 1.999, hace algo más de 17 años, gracias al empeño y perseverancia de los hombres de mar que buscan hacer de Colombia un País marítimo aprovechando su privilegiada posición geográfica.

Desde la época de la Colonia y debido a las condiciones climáticas adversas, el poder político y el desarrollo económico, se asentaron en las alturas andinas en el centro del territorio nacional. Esto sin lugar a dudas ayudó a generar una mentalidad mediterránea que ha trascendido casi sin variación hasta la fecha y es así que la política económica durante casi todo el siglo XX, estuvo orientada a lo que se llamó "la sustitución de importaciones" para atender la demanda del mercado interno de los grandes núcleos poblacionales ubicados en el interior del País, creando mecanismos de protección a la producción nacional para atender un mercado cautivo, sin generar mayores excedentes para exportar, excepto productos agrícolas y las llamadas "comodities"

Como consecuencia de estas políticas, nuestra industria creció de manera raquítica y sólo es hasta principios del presente siglo, que se ve enfrentada a la necesidad de competir para ganar mercados en el resto del mundo, pero la verdad es que no está preparada para hacerlo.

Durante años tuvimos acceso al mercado de los EEUU sin pagar derechos de arancel para una gran cantidad de productos, pero el facilismo empresarial solo aprovechó una mínima parte de esta oportunidad; con la firma de los TLC estas ventajas desaparecen con los EEUU, lo que nos obliga a entrar en una competencia para la cual no estamos preparados con efecto devastador en el crecimiento de la industria nacional y del desarrollo del País.

Pueda ser que este nuevo escenario nos lleve a replantear nuestra política de desarrollo y a llevar las industrias a las zonas costeras para aprovechar como corresponde nuestra privilegiada posición geográfica.

La Liga Marítima de Colombia LIMCOL, se creó para contribuir de alguna manera a revertir esta tendencia y aprovechar debidamente sus recursos marítimos.

Algunos países de la región y del mundo encontraron la necesidad de impulsar la creación de ligas marítimas con la misma visión de la nuestra y decidieron crear la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales FIDALMAR, y a la cual la LIMCOL pertenece desde el año 2008.

Cada año FIDALMAR realiza una Asamblea en uno de los países miembros de manera rotativa y nuestra liga ha tenido presencia en estas asambleas desde su afiliación; este año, nuestra liga, asumió el reto de realizarla en Cartagena entre el 12 al 16 de Septiembre del presente año, con la presencia de 80 delegados de los países de Argentina, Brasil, Chile, Curazao, España, Perú y República Dominicana; podemos decir orgullosos que los eventos profesionales y sociales superaron las expectativas y en ningún momento fueron inferiores a los similares organizados por otras ligas con más tradición y capacidades que la nuestra.

El apoyo decidido del Comando de la Armada, de la Fuerza Naval del Caribe, de la Base Naval ARC Bolivar, de la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", de la Dirección General Marítima, de la Capitanía del Puerto de Cartagena, de CO-TECMAR, de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena y el aporte económico desinteresado de algunos miembros de la Junta Directiva, y el trabajo del grupo de coordinación, fueron determinantes para dejar en alto el nombre de Colombia, de Nuestras Instituciones Navales y de nuestra querida Liga.

Es necesario hacer un reconocimiento especial al Señor Almirante Manuel Avendaño Galvis por sus valiosos aportes al éxito de este importante evento.

Foto (izq): Delegados en Visita a la Escuela Naval de Cadetes "almirante Padilla". Al fondo Espartana Primer Buque de Guerra Construido en Colombia.



OPINIÓN

Por: Oscar Medina Mora

¡GANÓ TRUMP!

Qué escenarios se perfilan en el sector marítimo y portuario con la decisión del pueblo estadounidense.

El 9 de noviembre de 2016, el mundo despertó con esta noticia para muchos inesperada, para otros no tanto. The Economist, la influyente revista especializada planteó su primer análisis: *“La victoria electoral de Trump supondrá una alarma generalizada en toda la economía mundial, dada su poca comprensión de la política económica, el populismo político descarado y la tendencia a la contradicción. Esperamos ver giros salvajes en los mercados de bonos, acciones y divisas hasta que el Sr. Trump proporcione cierta claridad en su agenda política. Dada esta volatilidad, es improbable que la Reserva Federal (el Banco central) suba las tasas de interés en diciembre, como habíamos esperado anteriormente.”*

Como hemos argumentado en estas páginas en anteriores escritos, los sectores marítimo y portuario presentan demandas derivadas de la dinámica de la economía global. El cambio de visión estratégica de la economía más grande del mundo consecuentemente tiene que tener un impacto en estos sectores. ¿Cuál será?

Las lecturas del presidente electo son complejas. De un lado se puede ver un exitoso empresario que al mejor estilo de Milton Friedman (1912- 2006), Nobel de Economía en 1976, puede considerar que: *“La solución que el Gobierno tenga para un problema, es habitualmente peor que el problema mismo”* y en ese sentido puede darle preponderancia a los mercados como la mejor forma de gestionar los recursos. Desconociendo que dos décadas de desregulación o lo que es peor, de malas regulaciones, desencadenaron en la crisis de 2008, de la cual la economía no se ha podido recuperar.

O bien podemos estar frente a un nacionalista, que como lo ha prometido en campaña, construya un muro que aisle a los Estados Unidos de la economía Global, asunto nada fácil si se tiene en cuenta que la principal economía del mundo, es tal vez la más dependiente de la Globalización del planeta y la que ha sacado mayor provecho de la misma. También podemos estar frente a un empresario eficiente que lleve a la Casa Blanca formas nuevas de gestionar lo público, en mi concepto, lo menos probable.

Imagen (izq): Donald Trump. **Tomado de:** https://mundo.sputniknews.com/america_del_norte/

Lo cierto es que, al sector marítimo que atraviesa su más profunda crisis, la noticia como bien lo dice The Economist *“supondrá una alarma generalizada”* y se deben esperar *“giros salvajes”*. La reciente quiebra de la naviera coreana Hanjin fue solo uno de muchos recordatorios de la crisis. El análisis del importante centro de pensamiento americano Boston Consulting Group, publicado en días pasados por www.americanshipper.com, sostiene que *“A finales de 2020, el exceso de oferta en la capacidad de los buques será de 2 millones a 3,3 millones de TEUs, equivalentes a unos 90 a 150 o más buques de contenedores ultra-grandes de clase Triple E”*, dando pocas esperanzas de que la asincronía sistémica de oferta y demanda, que caracteriza al sector, tenga un equilibrio en el corto plazo, manteniendo las presiones a la baja del flete y con ello la crisis financiera de las navieras.

El desmantelamiento de flota como lo afirma Peter Sand, analista jefe de BIMCO, en el portal [gcaptain](http://gcaptain.com) : *“... superó nuestras expectativas iniciales basadas en la espantosa actividad de demolición de 2015. El avance es un impulso en la dirección correcta, ya que la actividad de demolición es una de las medidas esenciales necesarias para reequilibrar la industria del transporte de contenedores”*. Hasta la fecha se han desguazado 500.000 TEU, esto es 4.2 veces más TEUs que la actividad de desguace para los mismos meses en 2015, sin embargo, no será suficiente, más si se está pensando en que para mejorar la eficiencia del sistema, hay que optar por los buques de 26.000 TEUs, en lo que según el portal maritime-connector.com ya está siendo materia de serios análisis de las grandes alianzas marítimas que se han venido consolidando globalmente.

En este orden de ideas, la única solución posible no vendría de la oferta si no de la dinámica de la demanda y es allí donde las decisiones de Mr. Trump tendrán gran impacto, positivo o negativo, que no nos atrevemos a pronosticar.

Datos del Autor:

Administrador Marítimo de la Escuela Naval Alm Padilla; MBA, UniAndes; Especialista en Derecho Comercial del Externado. Consultor en temas Marítimos y Portuarios. Autor de los libros: *El Puerto y El Rompecabezas de la Competitividad* y colaborador permanente de la *Timonera*. E mail: oscarmedi@gmail.com



OPINIÓN

Por: Daniel Rincón Valencia

¿COLOMBIA TIENE JURISDICCIÓN MARÍTIMA?

Es del común popular escuchar y aún dentro del gremio de los abogados, que las jurisdicciones o los campos de aplicación legal de los jueces se reducen a unos pocos tópicos, por eso oímos de los jueces civiles, penales, laborales, administrativos, tutela, familia y comerciales. Aunque ello es verdad, lo es hasta cierto punto, ya que desde hace años para acá, se han ido creando jurisdicciones adicionales cuya trascendencia normativa e institucional aún no se ha analizado en su máxima extensión, pero a pesar de ello, nos centraremos únicamente en destacar algunos aspectos para tener en cuenta en el giro ordinario de nuestras profesiones o negocios.

Como el lector de ésta revista especializada ya lo debe saber o porque ya ha tenido esa experiencia, poniendo el caso de un siniestro marítimo de abordaje entre buques, la investigación la asume, directamente y en primer lugar, la Capitanía de Puerto del lugar en cuya jurisdicción ocurrieron los hechos.

Dando una lectura rápida al Decreto Ley 2324 de 1.984 que consagra el procedimiento que se debe seguir en ésta clase de investigaciones, se llega a la conclusión de que se trata de aquellas de naturaleza administrativa, donde se aplicarían las normas del extinto Código Contencioso Administrativo o del vigente Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, además que la Dirección General Marítima, de la cual dependen las capitanías de puerto, es un despacho del Ministerio de Defensa Nacional, que depende del Gobierno Nacional y forma parte de la Rama Ejecutiva del Poder Público de la Nación... En pocas palabras, una entidad administrativa.

Y en consecuencia, se concluiría que las actuaciones del señor capitán de puerto son de esa naturaleza, tanto que el fallo que lo resuelve sería entonces un acto administrativo susceptible de agotamiento gubernativo (El fallo se puede atacar con apelación y reposición) y de acciones ante la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo (Consejo de Estado y Jueces Administrativos), lo cual ha sucedido en casos puntuales.

Sin embargo, así lo fue hasta el año de mil novecientos noventa y cuatro (1.994), en el cual la Corte Constitucional, al estudiar una acción de inconstitucionalidad en contra de varias normas del Decreto Ley 2324 de 1.984 y de la Ley 23 de 1.991, decretó la constitucionalidad de varias de ellas y al hacerlo, automáticamente creó la Jurisdicción Marítima en Colombia como institución y autoridad, adicional a las anteriormente señaladas. La Corte Constitucional señaló al respecto:

"(...) Por otro lado, las normas atacadas han determinado con claridad cuáles son las autoridades administrativas en las que se radica la atribución excepcional de competencias judiciales: la Dirección General Marítima y Portuaria y las Capitanías de Puerto.

Además, las materias objeto de esa competencia no pueden estar definidas con mayor precisión. Se trata de conocer sobre siniestros y accidentes marítimos, que están definidos en el artículo 26 del Decreto 2324 de 1984: "Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la Ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional e internacional. Para los efectos del presente decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes: a) el naufragio, b) el encallamiento, c) el abordaje, d) la explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas, e) la arribada forzosa, f) la contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo de contaminación marina y, g) los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias".

También se les atribuye competencia para investigar acerca de las infracciones a las leyes, decretos y reglamentos que regulan las actividades marítimas y la Marina Mercante Colombiana, así como para imponer las sanciones respectivas (artículo 20, numeral 8° del Decreto)¹.

De lo dicho resulta que la normatividad puesta en tela de juicio no es inconstitucional, menos aún por el motivo alegado en la demanda.

Imagen (izq) Bandera colombiana- Playa Huina.

Tomado de: <http://www.flickrriver.com/photos/feliperodriguez90/popular-interesting/>



Imagen: Dimar estableció restricciones a la navegación marítima de embarcaciones menores. **Tomado de:** <http://radiomagdalena1420am.com/>

Debe tenerse en cuenta, además, que en varios convenios internacionales el Estado colombiano, ha asumido la obligación de prevenir y reprimir la contaminación del medio marino.

A nivel mundial se tienen, por ejemplo, el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por contaminación del agua de mar por hidrocarburos, celebrado en 1969 y adicionado mediante Protocolo suscrito en 1976; el Convenio internacional para prevenir la contaminación del mar por buques (MARPOL), pactado en 1973 y adicionado mediante Protocolo en 1978; y el Convenio Internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar, celebrado en 1974 y adicionado mediante Protocolo en 1978.

A nivel regional pueden mencionarse el Convenio para la protección del medio marino y áreas marinas costeras del Pacífico Suroeste de 1981; el Acuerdo sobre la cooperación regional para el combate contra la contaminación marina por petróleo y otros factores nocivos en casos de accidente, celebrado en 1981 y adicionado mediante Protocolo de 1983; y el Convenio para la protección y ordenamiento del medio marino y zona costera del Gran Caribe de 1981, así como el Protocolo de cooperación para combatir los derrames de hidrocarburos, suscrito en 1983.

No podría Colombia cumplir estos convenios internacionales si no fuera por la atribución de competencias especiales en la materia, a un organismo cuyas actividades y experiencia le permiten fallar con mayor conocimiento de causa como es el caso de la Dirección General Marítima y Portuaria. ” (Negrillas fuera de texto)

En la práctica, ¿Eso qué quiere significar? ¿Qué trascendencia tiene?

Fundamentalmente, nos viene a decir que los capitanes de puerto al asumir, tramitar, adelantar y fallar éstas investigaciones, lo

hacen como verdaderos jueces de la república, investidos con los mismos poderes, ordenes, autoridad y responsabilidades de cualquier juez ordinario, aplicando justicia y el derecho a un caso concreto en nombre de la Nación, pero dejando la constancia que el capitán de puerto sólo y exclusivamente está facultado como juez para declarar y determinar de forma motivada, la culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados, si es que a ello hubiere lugar y, establecerá el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo, y así mismo, si se comprobaren violaciones a normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas, impondrá las sanciones o multas que fueren del caso ².

El fallo por el cual resuelven ésta investigación es una sentencia judicial con efectos de fuerza juzgada, *erga omnes* y mérito ejecutivo, o dicho de otra manera, por sí sola, tiene la suficiente fuerza vinculante para obligar a todas las personas obligadas a ella y exigir su cumplimiento a las personas afectadas y aún a otras autoridades y entidades, además que éste fallo por su carácter jurisdiccional, no es susceptible de discutir en nuevos procesos judiciales o administrativos posteriores ni tampoco de recursos o acciones ante la jurisdicción administrativa de los jueces y tribunales contenciosos administrativos y del Consejo de Estado, hecho que fue recogido por el inciso segundo (2°) del parágrafo tercero (3°) del artículo 24 del Código General del Proceso:

“Artículo 24. Ejercicio de funciones jurisdiccionales por autoridades administrativas.

Las autoridades administrativas a que se refiere este artículo ejercerán funciones jurisdiccionales conforme a las siguientes reglas: (...)

Parágrafo 3°.

Las autoridades administrativas tramitarán los procesos a través de las mismas vías procesales previstas en la ley para los jueces.

Las providencias que profieran las autoridades administrativas



61 Años de Historia al servicio de Colombia

Imagen: DIMAR 61 años. Tomado de: <https://www.dimar.mil.co/content/dimar-celebra-61deg-aniversario-en-riohacha>

en ejercicio de funciones jurisdiccionales no son impugnables ante la jurisdicción contencioso administrativa.” (Negrillas fuera de texto).

Y el numeral 2° del artículo 105 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo que señala:

“Artículo 105. Excepciones. La Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo no conocerá de los siguientes asuntos:
(...)”

2. Las decisiones proferidas por autoridades administrativas en ejercicio de funciones jurisdiccionales, sin perjuicio de las competencias en materia de recursos contra dichas decisiones atribuidas a ésta jurisdicción. (...)”

Y para terminar, el hecho de que los capitanes de puerto sean jueces en los casos taxativamente especificados en el numeral 27 del artículo 5° del Decreto Ley 2324 de 1.984 frente a particulares, deviene en la confianza y seguridad que para el Estado Colombiano significa contar con funcionarios con la experticia, preparación y formación técnica y naval sean los calificados para administrar justicia en nombre de la república, del pueblo y por autoridad de la ley afrontar, ya que ellos

son los encargados de decidir éstos asuntos de forma realista y mediata con base en los principios de la seguridad marítima, la conservación del medio ambiente marino, y en lo referente a la protección, defensa y soberanía nacional en nuestros mares, espacios oceánicos, litorales, zonas costeras, embarcaciones y artefactos que enarbolan nuestra bandera.

Referencias Bibliográficas

¹ Artículo derogado por el artículo 12 del Decreto 1561 de 2002.

² Artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1.984.

- Decreto Ley 2324 de 1.984
- Código General del Proceso
- Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo
- Sentencia de Constitucionalidad C-212 Corte Constitucionalidad

Datos del Autor:

Abogado Marítimo E mail: oceanida_maritima@yahoo.com



INFORME ESPECIAL

Por: Carlos José González España

CONVERSACIONES CON CARLOS JOSÉ

Hemos recibido una nueva visita de Rodolfo Sabonge, quien por casi tres décadas lideró un importante equipo de trabajo en la Autoridad del Canal de Panamá, iniciando desde la dirección del Tren Transítmico, llegando a ser Vicepresidente Ejecutivo Planificación y Desarrollo Comercial. En la actualidad, como consultor independiente, es una de las voces expertas más respetadas en el entorno marítimo y portuario del mundo y gran amigo de Colombia con quien hemos tenido la oportunidad de trabajar importantes proyectos.

Rodolfo, bienvenido a Colombia, ¿Qué te trae en esta ocasión por nuestro país?

Respuesta Rodolfo Sabonge: En primer lugar, muchas gracias por la entrevista. En esta ocasión vengo invitado al encuentro Internacional sobre "Colombia en la Geopolítica del Caribe: entre cooperación y controversias" desarrollado el 17 y 18 de noviembre de 2016 organizado por el Centro de Pensamiento Mares y Océanos de la Universidad Nacional de Colombia.

Que importante, esos son espacios interesantes que debemos apoyar y divulgar para incorporar a nuestra agenda académica y política el asunto marítimo y portuario.

Mucho se dijo del impacto de las obras de expansión del Canal de Panamá, hoy que son una realidad. ¿Qué tanto se han cumplido las expectativas y qué se espera en el mediano plazo?

RS: Creo que han superado las expectativas en todo sentido. Sin embargo, debemos tomar en consideración las realidades tanto económicas como del comercio internacional que estamos viviendo en la actualidad. También es importante destacar que el proyecto tuvo una demora de casi dos años por lo que su inauguración casi que toma a la industria marítima por sorpresa. Lo digo porque en varias ocasiones se habían anunciado fechas de inauguración que no se cumplieron. Inaugurar las nuevas esclusas en junio, cuando la mayoría de itinerarios y servicios se diseñan con un año de antelación, es de esperar que



Imagen: (Izq) Rodolfo Sabonge. **Foto(Arriba)** :Canal de Panamá **Por:** Ana Victoria Morales Cuervo



Foto: Transito de Buque en el Canal de Panamá **Por:** Ana Victoria Morales Cuervo

el uso de las nuevas esclusas va a ir escalando paulatinamente hasta normalizarse para el primer trimestre del próximo año. Aun así, el tráfico por la nueva esclusa ha estado creciendo de manera consistente en cada uno de los segmentos de mercado. **Atravesamos tal vez la coyuntura más crítica vivida por el sector marítimo, que ha modificado los entornos portuarios ¿Cuál es tu visión al respecto?**

RS: Creo que una buena parte del problema se debe a la toma de decisiones de los propios navieros. Después de la crisis financiera del 2008 el crecimiento de la economía ha tomado más de lo que se esperaba. Como consecuencia, el comercio internacional está creciendo a tasas muy por debajo de las esperadas. Aun así, las navieras continuaron construyendo más buques y cada vez más grandes. El desbalance entre oferta (flota) y demanda (comercio) es demasiado grande por lo que los fletes están en el piso y las navieras están atravesando una crisis financiera sin precedentes. Las alianzas y la consolidación de la industria es una respuesta de la industria para hacerle frente al desbalance, pero pienso que existen varias navieras con problemas financieros severos que pudieran quebrar en los próximos meses. El problema en el sector portuario es similar, se ha construido infraestructura que en muchos casos excede los requerimientos de la demanda, agravado porque al estar las navieras en problemas financieros, éstas ejercen presión a los puertos para que reduzcan sus tarifas y costes.

El último reporte estadístico del throughput en los puertos latinoamericanos confirman un freno en los tráficos y en algunos casos un decrecimiento muy fuerte, en un escenario en donde las inversiones portuarias incrementarán la oferta v.g. Puerto de Moín, liderado por APM; Ampliación de Cartagena a casi 5 MM de TEUS; Buenaventura con PSA, las obras de Ampliación del Callao con APM y DPW y el plan de la Expansión de Valparaíso, sin contar las inversiones en México. ¿Cuál es tu análisis de este escenario?

RS: Creo que debemos separar los temas. El puerto de Moín, es una terminal que tiene una demanda cautiva en la carga refrigerada que sale de Costa Rica, más de 800,000 TEUs, que justifican esa inversión. La ampliación de Cartagena y Buenaventura hay que verlas dentro de las proyecciones de comercio exterior de Colombia y del potencial de trasbordo que existe en la región. Cartagena en el Caribe tiene un mercado muy diferente al de Buenaventura. El Caribe ha sufrido bajas, específicamente por la situación política y económica de Venezuela, pero debemos pensar que esa situación es coyuntural y que en el futuro se resolverá. En el caso de Buenaventura, debo indicar que el mercado de los servicios Transpacífico que no transita por el Canal pueden constituir una demanda interesante de trasbordo, al menos hasta que Panamá desarrolle otra terminal en el Pacífico. Los casos de Valparaíso y México también son muy diferentes. En lo personal no estoy de acuerdo con el plan de expansión de Valparaíso pues pienso que San Antonio es una mejor opción para concentrar la carga de la V Región, pero igual, creo que esa ampliación se justifica sobre la base del crecimiento del comercio exterior chileno. El caso de las inversiones en México, su sustento también es el crecimiento que se ha dado en su comercio exterior, especialmente en el desarrollo de México como uno de los centros más importantes de producción y exportación de automóviles y equipo pesado.

Con respecto a Cuba, ¿Cuál es tu visión con respecto al impacto en los flujos de comercio, que pueda generar la Isla?

RS: Mucho dependerá ahora de las políticas de Estados Unidos bajo el nuevo gobierno de Donald Trump. En el mejor de los casos, los procesos que iniciaron continuarán y Cuba podrá constituirse en un centro logístico importante tanto para Estados Unidos como para el Caribe. En el peor de los casos, los procesos se estancarán o retrocederán y de ser así, Cuba continuará esperando mejores días.



Foto: Transito de Buque en el Canal de Panamá **Por:** Ana Victoria Morales Cuervo

Se está hablando de portacontenedores de 26.000 TEUSs. Esto me recuerda dos cosas, un documento de Martin Spopfard que a principios de los 2000, con estudios muy serios, argumentaba que el tamaño eficiente eran 8.000 TEUSs y una afirmación que se le atribuye a Bill Gates, aunque ahora lo han desmentido, que según dicen afirmó en los años 80's que "640 KB deben ser suficientes para cualquier persona.". ¿Qué opina?

RS: En los primeros años de la década pasada los límites en el tamaño de los buques eran los sistemas de propulsión. Al resolverse estos problemas, el tamaño pudo aumentar y desde el punto de vista de diseño creo que cualquier tamaño es realizable. Sin embargo, la operación comercial de esos buques es un reto pues las economías de escala desaparecen cuando no hay suficiente carga para llenarlos. Esa carrera armamentista es precisamente la que ha llevado a los navieros a la situación financiera en que se encuentran, por lo que tengo que regresar a una de las primeras preguntas, construir más capacidad en la flota es un error que solo va a contribuir a aumentar la crisis financiera de las navieras.

En estos escenarios ¿Cuáles serán los retos de los gestores portuarios?

RS: En mi opinión los retos son mejorar la productividad y el desempeño financiero. Pienso que la automatización y el uso de tecnología son una forma de mejorar la productividad, pero para mejorar el desempeño hace falta profesionalizar el equipo gerencial para administrar mejor los recursos. Un tema importante que siempre ha afectado la productividad y el desempeño son los paros laborales. Pienso que una buena parte de mejorar el profesionalismo del equipo gerencial es precisamente mejorar la administración de la fuerza laboral y la relación con los sindicatos. Algo que es imprescindible en la profesionalización del equipo gerencial es lograr una mejor comprensión sobre la

competencia y los factores que inciden en la toma de decisiones por parte de las navieras. Con la consolidación de las navieras en alianzas, éstas han aumentado significativamente su poder de negociación.

Bueno Rodolfo, muchas gracias nuevamente por tu visita porque sabemos de tu generosidad para con nuestro país y esperamos seguir contando con tu concurso y participación permanente en los escenarios empresariales y académicos que tanto se nutren con tu experiencia.

RS: Agradezco la invitación que me ha hecho la Universidad Nacional de Colombia y quiero expresar nuestro interés en establecer y fortalecer las relaciones entre nuestras universidades y los centros de educación superior de Colombia pues considero que en este mundo globalizado el futuro está en el conocimiento y a ustedes de la revista Timonera de la Liga Marítima igualmente.

Datos del Autor:

Administrador Marítimo de la Escuela Naval Almirante Padilla, Oficial en Retiro de la Armada Nacional, Master en Gestión portuaria y Transporte Multimodal de la Universidad Pontificia Comillas – Madrid, España. Consultor internacional de temas portuarios y logísticos. Catedrático de diferentes universidades. Socio Empresa Multimodal S.A.S. E mail: carlosjose.g.e@gmail.com



TRANSPORTE

Por: José Carlos Alfaro Aragón

SOBRECAPACIDAD EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CONTENEDORES: CAUSAS Y CONSECUENCIAS (2009-2016)

Si bien los megabuques contribuyen a reducir los niveles de contaminación en el transporte marítimo, debido al consumo eficiente de combustible y su baja emisión de CO₂, estos han causado una crisis en el sector debido a la sobrecapacidad. La subutilización de la capacidad de carga, la congestión portuaria, los masivos recortes de personal, los números rojos y una guerra de fletes, forman parte del oscuro panorama de la crisis de sobrecapacidad que atraviesa desde el año 2009 a la actualidad, la industria del transporte marítimo de contenedores.

Lo anterior, se manifiesta como una consecuencia del ingreso masivo de buques portacontenedores con capacidad superior a los 19.000 TEU, los cuales, fueron ordenados antes de la crisis económica del 2009. Pese a lo anterior, y a pesar de un insuficiente crecimiento del tráfico de carga contenedorizada; debido a la recesión económica, esta tendencia sigue en aumento toda vez que actualmente hay varios astilleros, principalmente asiáticos, implicados en la construcción de barcos capacitados para transportar entre 20,000 y hasta 21,000 contenedores, que previsiblemente entrarán en servicio entre 2017 y 2018 [1], lo que empeora la problemática antes descrita.

CAUSAS

1. Aumento de la capacidad de la flota de portacontenedores. Según BIMCO [2]. La capacidad de la flota mundial de buques portacontenedores ha presentado un crecimiento exponencial, 240%, en los últimos 10 años, alcanzando 19.7 millones de TEU al final del año 2015,

Imagen (Izq): Tras la quiebra de Hanjin se ha descubierto la complicada situación por la que pasa actualmente el comercio marítimo. El motivo de la crisis en el transporte marítimo de carga: la caída de los precios. La industria de los contenedores ha visto caer las tarifas en picado debido a la guerra de operadores y al aumento del tonelaje, generando unos ingresos que apenas cubren los gastos empleados en combustible..

Tomado de: <http://wls-sas.com/category/sin-categorizar/>

ver tabla adyacente, El aumento anual de la capacidad desde 2006 ha sido superior al 9% mientras que el número de naves ha experimentado un crecimiento del 3.7%. El aumento de la capacidad en lugar del número de naves se debe al principio de economías de escala, en la que los costos por viaje se distribuyen entre un mayor número de usuarios.

2. Lento crecimiento del tráfico. Según la UNCTAD [3], en el periodo de tiempo comprendido entre el año 2009 y el 2014 el tráfico internacional de carga contenedorizada creció anualmente un promedio de 7,72% (ver tabla). La principal causa de esta situación es la reducción de los niveles de importación y exportación, producto de la recesión económica. Las expectativas de crecimiento para el presente año son desalentadoras, Clarkson Research [4], pronostica un crecimiento para el 2016 de 4.1% al aumentar de 175,4 millones de TEU en 2015 a 182.5

Lo anterior evidencia el planteamiento realizado en la introducción de este artículo, toda vez, que la flota de portacontenedores crece a una tasa anual superior al 9% y el tráfico de carga contenedorizada lo hace a una tasa anual de 7,72%. Esto según las cifras expuestas por la UNCTAD, en su informe anual, pero, de acuerdo a los consultores y especialistas en manejo de carga contenedorizada, esta cifra en el año 2016 puede reducirse a 4,1%; lo cual complica aún más el panorama para el sector.

CONSECUENCIAS

1. Congestión Portuaria Los buques portacontenedores de mayor capacidad requieren para las operaciones de cargue y descargue equipos portuarios con un mayor rendimiento, más equipos de interconexión muelle-patio y mayor capacidad de almacenamiento en patio, desafortunadamente la infraestructura de las terminales portuarias no se desarrolla a igual ritmo que estos buques, lo que genera congestión portuaria. Según JOC [5] el puerto de Los Angeles EE.UU, enfrenta problemas de



Imagen: MSC, Reduciendo sobrecapacidad para nivelarla con la demanda. Según Lloyds Intelligence, los dos buques portacontenedores más grandes del mundo actualmente se encuentran sin utilizar en un intento de las líneas para empatar su capacidad u oferta a la débil demanda actual de transporte marítimo.. **Tomado de:** <http://fullavantenews.com/>

congestión portuaria ya que debido a los nuevos buques, el promedio de movimientos de contenedores por buque ha aumentado de 10.000 a 17.800 y la terminal no cuenta con la infraestructura necesaria. Los puertos que no se encuentren en capacidad de atender megabuques, serán excluidos de las líneas regulares principales donde operan estos, y en su lugar atenderán líneas regulares feeders.

2. Guerra De Fletes En el mercado internacional de fletes, se presenta lo que se denomina “guerra de fletes” ya que ante la sobreoferta y poca demanda presentes en el mercado (sub utilización de la capacidad de carga), las líneas navieras deben disminuir el precio de este, en aras de conservar su participación en el mercado o aumentarla, esta práctica afecta gravemente las ganancias de las líneas navieras. En marzo del presente año el World Container Index (WCI), índice del valor promedio de un flete de 11 rutas marítimas principales, fue \$701 dólar para un contenedor de 40 pies, el registro más bajo desde su creación en 2011[6].

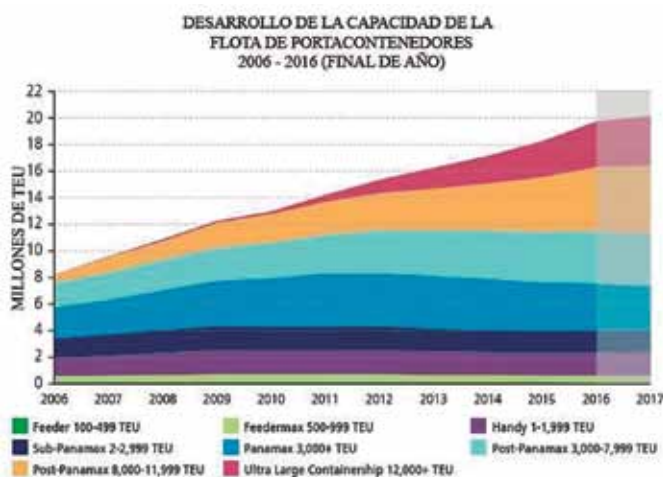
3. Millonarias Pérdidas Las compañías navieras presentan millonarias pérdidas, principalmente debido a la guerra de fletes, que las ponen en riesgo de sufrir una bancarrota, como sucedió con la na-

viera surcoreana Hanjin, Drewry [7] pronostica que las pérdidas del sector en el presente año sean de 5 billones de dólares.

La naviera surcoreana Hanjin Shipping Company, se declara en bancarrota el pasado 31 de agosto, al no poder cumplir con sus deudas las cuales ascienden a 5.000 millones de dólares [8], dejando aproximadamente 540.000 contenedores a la deriva, ya que los puertos no permiten



Imagen: La línea naviera de contenedores deja caer su propio esfuerzo para reconstruir las finanzas, ya que el gobierno de Corea del Sur dice que los transportadores de aguas turbulentas enfrentan la administración judicial. **Tomado de:** <http://www.wsj.com/articles/hanjin-shipping-seeks-creditor-led-debt-restructuring->



Grafica: BIMCO, Clarksons www.bimco.org/Reports/Market_Analysis/2016/0513_Container20mTEU.aspx



Grafica: Elaboración propia en base al INFORME SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO 2015, UNCTAD Disponible en www.bimco.org/Reports/Market_Analysis/2016/0513_Container20mTEU.aspx

que las naves atraquen o descarguen por temor a que sus servicios no sean pagados [9].

CONCLUSIONES

Es necesario reducir la capacidad de la flota mundial de buques portacontenedores, para lograr un equilibrio entre la oferta y demanda en el mercado, esto se puede lograr deteniendo las ordenes de construcción de nuevos megabuques y aumentando los niveles de desguace de buques, los cuales se encuentran en niveles muy bajos, la consultora marítima Drewry [10] prevé que este año serán desguazados 450.000 TEU de capacidad, lo que representa solo un 2% de la flota mundial de portacontenedores, la cual ya se encuentra cerca a los 20 millones de TEU. Las terminales portuarias deben contar con la infraestructura y el talento humano necesario para no sufrir congestión portuaria, ya que esta problemática afecta tanto a las naves como a los puertos, ya que las naves tienen sobrecostos debido a estancias prolongadas en muelle y

a retrasos en sus itinerarios, y los puertos ven su tráfico portuario reducido ya que las naves evitarán hacer recaladas en estos para evitar sobrecostos. Las líneas navieras deben realizar alianzas estratégicas, como el caso de la Alianza 2M entre Maersk y MSC, ya que al asociarse en lugar de competir evitan la tan perjudicial guerra de fletes, comparten costos operativos, naves, esto les permite atender más clientes sin aumentar la flota, líneas regulares y puertos de escala y tarifas especiales en las terminales portuarias propiedad de los miembros de la alianza. [11]

Referencias Bibliográficas

[1] MSC Zoe, el barco de contenedores más grande del mundo <http://www.elsalvador.com/articulo/expansion/msc-zoe-barco-contenedores-mas-grande-del-mundo-83606>

[2] Containership fleet on the brink to break through the 20 million TEU barrier, BIMCO https://www.bimco.org/Reports/Market_Analysis/2016/0513_Container20mTEU.aspx

[3] INFORME SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO 2015, UNCTAD http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2015_es.pdf

[4] Global box trade forecast to grow 4.1% in 2016 <http://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/Global-box-trade-forecast-to-grow-4.1-in-2016/66061.htm#.WALcRvTdXxo>

[5] Mega-ships dealing worst congestion hand to LA-LB, NY-NJ http://www.joc.com/port-news/port-ports/port-new-york-and-new-jersey/mega-ships-dealing-worst-congestion-hand-la-lb-ny-nj_20150701.html

[6] Global Spot Rates Reach Record Low https://www.porttechnology.org/news/global_spot_rates_reach_record_low

[7] Container shipping market has bottomed out <https://www.drewry.co.uk/news/container-shipping-market-has-bottomed-out>

[8] El armador surcoreano Hanjin quiebra y expone la crisis de la industria naviera <http://www.economista.es/empresas-finanzas/noticias/7794888/08/16/El-armador-surcoreano-Hanjin-quiebra-y-expone-la-crisis-de-la-industria-naviera.html>

[9] La flota naviera con 540.000 contenedores que ningún puerto del mundo quiere recibir <http://www.bbc.com/mundo/noticias-37252803>

[10] Massive TEU scrapping just a dent in surplus capacity, Drewry says http://www.joc.com/maritime-news/scrapping-half-million-teu-year-just-dent-surplus-capacity-drewry-says_20160718.html

[11] Las alianzas entre navieras y el futuro del transporte marítimo <http://www.icontainers.com/es/2016/09/06/las-alianzas-navieras-futuro-del-transporte-maritimo/>

Datos del Autor:

Estudiante de Octavo semestre Administración Marítima y Fluvial, Universidad Autónoma del Caribe E-mail: josealfaro2012@outlook.com. Supervisado por la Docente: Melina Diaz Rangel, Abogada, Especialista en Derecho Marítimo y Master en Gestión Portuaria.



IMPORT

EXPORT

TRANSPORTE

Por: Néstor Restrepo Rodríguez

NUEVA REGULACIÓN ADUANERA: ADMINISTRACIÓN DEL RIESGO EN EL TRANSPORTE DE CARGA

Decreto 390 de 2016 y sus implicaciones.

INTRODUCCIÓN. En días pasados publicamos en esta importante tribuna los comentarios que nos merecía la expedición del nuevo estatuto anticontrabando previsto en la Ley 1762 de 2015, y su impacto en el transporte de carga.- Este año, en marzo de 2016, se expidió la nueva legislación aduanera (Decreto 390) hoy en proceso de reglamentación pero mayormente en vigencia, que incorpora en el marco aduanero nacional el espíritu y contenido de la norma anticontrabando en materia de lucha contra el LAFT, el Contrabando, y el Fraude Aduanero, entre otros delitos, lo que nos convoca a analizar hoy este asunto desde la óptica de dicha legislación, por el impacto que tendrá en el transporte de carga y actividades conexas y/o afines.

2. ANTECEDENTES. Para tener una mejor perspectiva de la evolución del tema, vamos a desagregar por entidad estatal este recuento histórico de la prevención y control del riesgo LAFT, con el fin de ubicarnos en la problemática al día de hoy.

2.1. DIAN.-2002.- Corría este año cuando el Estado decide ampliar la lucha contra el Lavado de Activos, que empezaba permear el comercio exterior y el sistema cambiario nacional, y es así como la DIAN expide su Circular Externa No. 170 el 10 de octubre de dicho año con la cual se somete, entre otros sujetos, a las empresas de transporte y a las agencias de carga internacional, a la obligación de implementar un sistema de prevención, detección y control del lavado de activos (SIPLA), con el propósito de reportar las operaciones sospechosas en el giro de sus negocios que puedan estar vinculadas con este delito.

El mencionado SIPLA implicó en consecuencia el diseño e implementación de las siguientes figuras y actividades:

- a. Designación de un empleado de cumplimiento al frente del tema.
- b. Implementación de un sistema de prevención para identificar señales de alerta y detectar operaciones inusuales o sospechosas.
- c. Elaboración de un manual de procedimiento para administrar las relaciones con el cliente, que incluya mecanismos para su mejor conocimiento (formato especial para conocerlo), y mecanismos para conocer el mercado.

d. Elaboración y firma por los responsables de un Código de Ética o de Conducta, con políticas y directivas obligatorias sobre el manejo de este tema.

e. Reporte de operaciones sospechosas a la UIAF (Unidad de Información y Análisis Financiero) del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

f. Capacitación periódica obligatoria al personal de la empresa.

g. Deber de denunciar conductas punibles conocidas.

Con este SIPLA se consagró entonces para las empresas de transporte y las agencias de carga internacional un nuevo compromiso con el Estado, que en principio se veía como voluntario, tarea que indudablemente les impuso una serie de obligaciones y por supuesto les elevó no solo el volumen de trabajo a desarrollar, sino el nivel de riesgo y la correspondiente exposición con ocasión de sus actividades.

2.2. SUPERSOCIEDADES.- 2009 y 2014.- El ente de vigilancia y control societario expide por su parte dos Circulares Externas, la 100-004 de 2009 y la 100-005 de 2014, con las cuales extiende todas las obligaciones de prevenir, detectar, controlar y reportar las operaciones sospechosas (y agrega las operaciones intentadas), adoptar reglas de buen gobierno corporativo, asocia la financiación del terrorismo al lavado de activos (Nueva sigla LAFT), establece nuevos presupuestos básicos para el cumplimiento de estas obligaciones, tales como la debida diligencia, la debida diligencia avanzada, etc., vincula más decididamente con estas tareas a los revisores fiscales, gerentes, miembros de juntas directivas, aclara el tema de grupos empresariales, establece el cumplimiento obligatorio de implementar este SIPLAFT a sus vigilados que a diciembre 31 de 2013 registren ingresos brutos iguales o superiores a 160.000 SMLMV, y traza pautas de ahí en adelante en materia de esta categoría de ingresos, advirtiendo que quien no clasifique en la misma debe empezar a trabajar en este esquema de prevención y control, pues si cae en un evento LAFT no podrá excusarse de sanción en no alcanzar dichos ingresos.

Se aumenta pues el contenido y el alcance del anterior SIPLA, y por supuesto las empresas mercantiles, que a pesar de ser vigiladas por otros entes, tienen también que sumarse al cumplimiento de estas nuevas obligaciones.

2.3.SUPERTRANSPORTE.- 2011 y 2012.- El ente de vigilancia y control transportador expide a su turno dos Circulares Exter-

Imagen (izq): Regulación aduanera.

Tomado de: <http://colegiocolombianodecontadores.com/?p=7012>



Imagen: El decreto 390 de 2016 estipula que la “Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, con base en el sistema de gestión del riesgo, podrá autorizar o calificar a los importadores, a los exportadores y a los operadores de comercio exterior, con miras a otorgar tratamientos especiales”.
Tomado de: <http://www.targetpyme.com/>

nas, la 011 de 2011 y la 0006 de 2012, en las cuales recoge todas las obligaciones antes detalladas del SIPLAFT, agregando nuevas tales como las transacciones múltiples de carga nacional o internacional realizadas con una misma persona natural o jurídica, que en conjunto y en el trimestre previo sean iguales o superiores a US 15.000 dólares americanos, amplía requerimientos específicos a empleados de cumplimientos, y revisores fiscales, como también a administradores, entre otros aspectos.

Se mantiene pues esta obligación en firme y directamente se trazan líneas a seguir en relación con el sector transporte propiamente dicho.- Todas las empresas de carga deben haber corrido pues en paralelo con cada una de las obligaciones emanadas de las 3 entidades que aquí acabamos de reseñar sucintamente.

3. EL ENTORNO ADUANERO ACTUAL.-DIAN - 2016.- La aduana nacional cambia su enfoque tradicional y centra ahora su actividad en un esquema de control, administración del riesgo y fiscalización, siendo éste uno de los pivotes centrales en la gestión aduanera a partir del Decreto 390 de marzo 7 de 2016.- Veamos cada componente del esquema citado.

3.1. CONTROL. Esta función la ejercerá sobre las operaciones aduaneras y de comercio exterior, como también sobre los sujetos involucrados en el proceso (léase operadores de comercio exterior que son 14, entre ellos los transportadores y los agentes de carga internacional). Para su ejecución contará con todos los medios tecnológicos que estén a su alcance, inspecciones, verificaciones, exámenes, pruebas, registros, en fin, todo un arsenal de instrumentos con el propósito de controlar al máximo el sector a su cargo, controles que seguirán siendo previos, simultáneos o posteriores a la operación respectiva.

3.2. RIESGO. Define sumariamente este concepto como la posibilidad de que se incumplan los mandamientos aduaneros es-

tablecidos en el Decreto 390, y empieza por calificarlo en bajo, medio y alto, con una premisa básica: a mayor riesgo del sujeto, más baja calificación y mayor desconfianza y control; a menor riesgo, mejor calificación y mayores facilidades.- Es decir, los buenos serán premiados y los malos serán castigados.- En este entorno la tarea es pues clasificar como bueno, es decir, como usuario seguro o de confianza.

El tema riesgo trasciende en esta nueva regulación aduanera, y abarca asuntos tales como riesgo de lavado de activos y financiación del terrorismo, proliferación de armas, riesgos contra la salud, el medio ambiente, la seguridad nacional, el agro, las fronteras, por lo que el espectro aduanero, apoyado en buena medida en el estatuto anticontrabando que aquí incorpora, se extiende pues a otros campos en que el riesgo y su administración se vuelven imperativos.

Es claro entonces que para las empresas de transporte, y agentes de carga internacional que venimos comentando se multiplica la tarea de prevención y administración del riesgo, en consonancia con las obligaciones que le han sido asignadas en materia de LAFT, por lo que tendrá que afinar sus herramientas preventivas y defensivas en procura de realizar operaciones logísticas seguras, implementando para ello los mecanismos de monitoreo de riesgos a que haya lugar, evaluando la seguridad en cada una de las etapas de su operación logística, y estableciendo las medidas de control adecuadas si quiere gozar de un tratamiento VIP en aduanas.

3.3. FISCALIZACIÓN. Este tercer componente, que es el resultado de la gestión en los dos anteriores, supone desde siempre en cabeza de la aduana nacional las más amplias facultades de fiscalización, adicionadas ahora con otras de carácter fiscal, y otras ciertamente novedosas e impactantes para el transportador, como la de resolver la situación del medio de transporte

encartado en una operación de contrabando que corre ahora la suerte de la mercancía involucrada, para lo cual contará con un amplísimo catálogo de causales de aprehensión y decomiso (19), tal como ya lo expusimos en anterior publicación de esta importante revista.

No hay duda pues de que las empresas de transporte y las agencias de carga internacional, que son sus colaboradores inmediatos, al igual que los operadores de transporte multimodal, tienen al frente nuevas y muy delicadas obligaciones y responsabilidades.

4. GESTIÓN DEL RIESGO. Por la importancia de este aspecto, la regulación aduanera que venimos reseñando utilizará todas las prácticas y procedimientos de gestión de riesgo en procura de prevenir o combatir el uso o destinación del comercio para fines que atentan contra los aspectos citados en el acápite 3-2, de manera tal que se garantice un intercambio internacional de mercancías seguro.

En virtud del trascendental postulado anterior, está claro que los operadores de comercio exterior obligados, entre ellos nuestras empresas de transporte, agencias de carga internacional y operadores de transporte multimodal objeto de este trabajo, tendrán que acomodarse nuevamente a otro marco regulatorio adicional, ciertamente riguroso, si es que quieren obtener y mantener su categoría VIP frente a la aduana.-

5. NUEVOS ELEMENTOS DE RIESGO. Veamos enseguida los elementos del nuevo sistema de gestión de riesgo que en aduanas identifica su presencia, y que es hoy imperativo prever para los protagonistas de esta historia:

- 5.1. Las personas.- Todas aquellas intervinientes en la cadena logística, en línea con las características de cada operación de comercio exterior.
- 5.2. Las obligaciones dinerarias exigibles en materia aduanera, tributaria, cambiaria, y demás deudas a favor de la DIAN.
- 5.3. Los incumplimientos de las anteriores obligaciones dinerarias.
- 5.4. La evasión del pago de derechos e impuestos de importación por maniobras de valoración aduanera, clasificación arancelaria y tratamientos preferenciales.
- 5.5. La solvencia económica para actuar y el origen de fondos de dicha solvencia.
- 5.6. La solvencia económica para cumplir con las obligaciones dinerarias citadas.

Es decir pues, que el SIPLAFT que hoy se tiene en el sector de comercio exterior, debe armonizarse con este nuevo entorno de gestión de riesgo, a efecto de superar el examen final ante la DIAN y poder garantizar una operación de comercio internacional segura y confiable, pues lo que la aduana se dispone a hacer en desarrollo de la nueva regulación es la medición del riesgo de todos y cada uno de los operadores de comercio exterior registrados, examen por virtud del cual les otorgará su respectiva calificación, y ciertamente hay que apuntarle a una calificación de riesgo bajo o mínimo, si es que no es posible alcanzar el riesgo cero.

6. REFLEXION FINAL. No es excusa válida pensar o creer que como ya se tiene implementado el SIPLAFT, se puede sortear con éxito este nuevo y riguroso compromiso que acaba de establecer la aduana, y se está por tanto en condiciones de ser un usuario seguro y confiable frente a la medición de riesgos que se avecina para las empresas de transporte y agencias de carga internacional, objeto de este artículo.- Quien crea que está listo para superar el examen está caminando por un sendero que le puede arrojar resultados sorprendentes.

7. SUGERENCIA. Con base en la reflexión anterior no dudamos en sugerir revisar el modelo de prevención del riesgo que se tiene actualmente y adaptarlo a las nuevas exigencias aduaneras, siguiendo las siguientes orientaciones:

- a. Reformular el diagnóstico del riesgo en la empresa.
- b. Identificarlo.
- c. Evaluarlo o medirlo.
- d. Implementar medidas para prevenirlo y controlarlo.
- e. Documentar y divulgar el modelo.
- f. Capacitarse adecuada y obligatoriamente.
- g. Monitorearlo y evaluarlo periódicamente.

8. CONCLUSIÓN. No queda camino distinto a concluir que la empresa de transporte y el agente de carga internacional, que están calificados por la aduana como operadores de comercio exterior, y en tal calidad ostentan un registro especial que les da un tratamiento igualmente específico, han sido impactados por la nueva regulación aduanera hoy vigente, y deben tomar las previsiones a que haya lugar con el fin de mantener y garantizar una actividad empresarial sin sobresaltos.- La tarea no da espera.





MEDIO AMBIENTE

Por CN (ra) Jaime Sánchez Cortés M.Sc. Oceanography

COMBUSTIBLES LIMPIOS Y TRANSPORTE ECOLÓGICO

Parece que ya se ha alcanzado un consenso, aún en las mentes más retrógradas, que el cambio climático es el peor enemigo de la permanencia de la Humanidad en el planeta tierra. Los científicos insisten en recordarnos que “hace unos 250 millones de años, un aumento en la actividad volcánica provocó una extinción masiva que desapareció el 90 por ciento de las especies marinas y el ochenta por ciento de las terrestres. Hace 65 millones de años ocurrió la quinta y última gran extinción del planeta que trajo el ocaso de los dinosaurios. Y ahora este panorama podría repetirse.¹ “ Los resultados del informe Planeta Vivo 2016 del Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF) respaldan esas advertencias. Según el estudio presentado en 27 de octubre en Lima, la población de vertebrados ha disminuido en un 58 por ciento entre 1970 y el 2012 y esta cifra podría llegar al 67 por ciento a finales de esta década. Sin embargo, es evidente el desgano de la mayoría de los gobiernos del planeta para iniciar y llevar a término políticas efectivas y acciones radicales para tratar de resolver este problema global. Sin embargo, los científicos y tecnólogos en los países desarrollados vienen haciendo su tarea con juiciosa eficiencia y magníficos resultados, pero la aplicación de sus avances carece de la respuesta adecuada en los planes de desarrollo de la mayoría de los países.

A pesar de que las naciones en desarrollo están en una mejor posición para efectuar con éxito y menor costo los cambios requeridos en sus modelos de desarrollo, poco se hace y lo que se promueve parece buscar aparentar un compromiso para eludir resultados concretos en la solución del problema evidente del cambio climático. A veces, las propuestas gubernamentales parecen llenar sus arcas a la sombra del temor de los ciudadanos frente a la gravedad del problema global. Un ejemplo de esto es el caso del llamado impuesto verde a la gasolina propuesto en la reforma tributaria en discusión en el Congreso colombiano, supuestamente para reducir el consumo de este combustible, bajar los volúmenes de gases de invernadero y detener el cambio climático. Esta propuesta parece un chiste cruel porque es de todos sabido que en Colombia todo el sistema de transpor-

te está diseñado para combustibles fósiles y por consiguiente todos los usuarios del transporte tendrán que pagar el nuevo impuesto que castiga a los más pobres en un país clasificado como de los más inequitativos del mundo. Parece muy bien que el Estado penalice el uso de combustibles dañinos para el medio ambiente, como es el caso de los combustibles fósiles, pero es de elemental justicia para los ciudadanos que el Estado les permita una alternativa en forma de combustibles y fuentes de energía limpias.

La descentralización política administrativa parece un buen mecanismo para el desarrollo armónico de un país de regiones como Colombia, pero lo que ocurrió con este proceso fue lograr la descentralización de la corrupción y la pulverización de los órganos de control que quedaron en manos de los corruptos de las regiones. Es curioso que en los planes de desarrollo se incrementen las regalías con recursos de desinversión y el Estado penalice a los más pobres con incrementos al IVA y nuevos impuestos verdes a la gasolina, mientras se mantienen plantas térmicas, altamente contaminantes, costosas e inactivas, como apoyo de la red hidroeléctrica durante las sequías, en lugar de desarrollar generadoras de energía limpia que no necesitan parar mientras el viento, el mar, y el sol, sigan con su dinámica. Recordemos que Colombia ratificó el acuerdo de París y se comprometió a que sus sectores productivos formulen planes para reducir el 20 por ciento de sus emisiones contra el planeta antes del 2030. Pareciera un tiempo largo para elaborar planes, por complejos que estos sean, y la reducción muy modesta, a pesar de que la tecnología ya existe y se encuentra en etapa de implementación en muchos países y se ha llegado a niveles de costos muy inferiores, o por lo menos competitivos frente a los sistemas altamente contaminantes en uso en Colombia. Veamos algunos ejemplos: El viento, fuente de energía eléctrica renovable, inició su gran impulso en Estados Unidos en 1980 cuando la producción era de menos de un gigawatio y su costo era de un poco menos de sesenta centavos de dólar (COL \$1.800). En el 2014 la producción subió a sesenta Gigawatios y el costo por GW se redujo a menos de un centavo de dólar³. No hay que olvidar que el viento es solo una de las fuentes de energía limpia, también avanza la utilización de las olas, mareas, corrientes y diferencias de temperatura del mar, la energía solar ya suministra energía eléctrica a millones de hogares en el

Imagen (izq): América Latina es la región en el mundo que más se preocupa por el cambio climático.

Tomado de: <http://www.bbc.com/mundo/noticias>

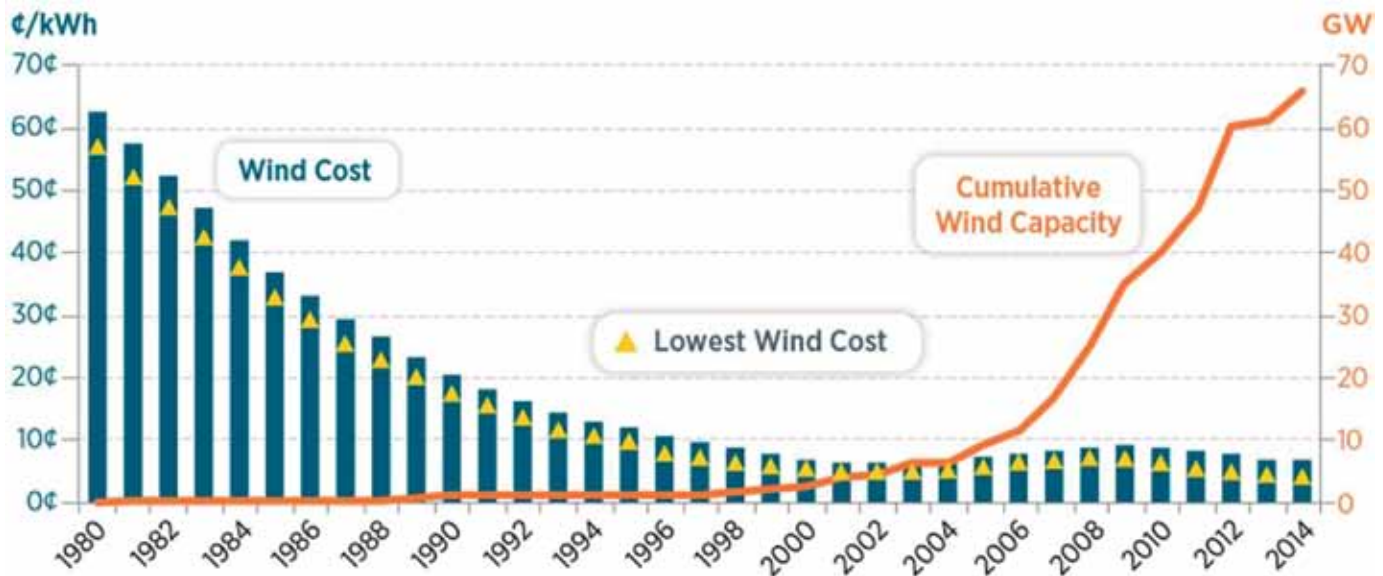


Imagen: Grafico costos y beneficios de la energía eólica: Una revolución de la energía limpia está ocurriendo a través de América, subrayada por la extensión constante del sector de las energías renovables de los EEUU. La industria de la energía limpia genera cientos de miles de millones en la actividad económica, y se espera que siga creciendo rápidamente en los próximos años. Hay una gran oportunidad económica para los países que inventan, fabrican y exportan tecnologías de energía limpia. El desarrollo responsable de todos los ricos recursos energéticos de América, incluyendo energía solar, eólica, geotérmica, bioenergía y agua, es una parte importante del Plan de Acción Climática del Presidente Obama y ayudará a asegurar el liderazgo continuo de Estados Unidos en energía limpia. En el futuro, el Departamento de Energía continuará impulsando inversiones estratégicas en la transición hacia un futuro energético más limpio, doméstico y más seguro. **Tomado de:** <https://energy.gov/science-innovation/energy-sources/renewable-energy>

mundo y es común que los excedentes alimenten a la "grilla" o red eléctrica de servicio público y ésta le pague al aportante al valor que cobra el proveedor del servicio. La energía geotérmica y el biodiesel a partir de algas, que se cultivan en el mar y no afectan las áreas y los productos para la alimentación humana, también se están desarrollando con fortaleza. Su efecto en el cambio climático es asombroso: en 1973 Estados Unidos arrojaba a la atmósfera cerca de 700 metros cúbicos de gases de invernadero por cada millón de Kilowatios hora generados, en el 2015 esto se redujo a 488 metros cúbicos⁴.

Pero no basta desarrollar la energía limpia a precios competitivos, es vital también utilizarla para reemplazar el combustible contaminante de los sistemas de transporte. Ya corren por las carreteras los vehículos híbridos, los completamente eléctricos (EV), los propulsados por celdas de hidrógeno (FCEV) y gas natural, cada vez con mayores autonomía (más de trescientos KM por cargue), menores tiempos de cargue (menos de 20 minutos en bombas de servicio comunes) y rendimientos superiores a los vehículos tradicionales, altamente contaminantes⁵.

Con estos procesos en marcha y disponibles para el público en general, ya tendría plena lógica que fueran penalizados con impuestos verdes quienes siguieran empeñados en estimular el cambio climático con emisiones nocivas. La tecnología ya existe y se trabaja arduamente para ponerlas al servicio de los ciudadanos a precios por debajo de los costos de los hidrocarburos, a pesar de las recientes reducciones de precios de éstos.

Qué estamos esperando para unirnos a la salvación de la Humanidad?

El Gobierno de Colombia se lamenta de que la caída de los precios del petróleo, consecuencia en parte del estancamiento mundial del consumo, índice del esfuerzo de las naciones industriales para enfrentar el cambio climático, lo obliga a imponer impuestos regresivos, sin tener en cuenta que si reduce el consumo interno de petróleo, puede exportar más para compensar la caída en el precio y cumplir metas más audaces frente al cambio climático. Ningún Gobierno puede moralmente escudarse en el subdesarrollo para dejar de tomar las acciones disponibles para que su pueblo sobreviva sobre la faz de la tierra. Las fuentes de energía limpia y el transporte ecológico parecen ser una adecuada respuesta al cambio climático.

Referencias Bibliográficas

¹El Tiempo 28 de octubre 2016

²El Tiempo 28 de octubre 2016

³US Office of Energy efficiency & Renewable Energy report

⁴Idem

⁵Idem

REALMENTE CREÉS
QUE TUS LIKE´S AYUDAN EN ALGO?



SI ASÍ FUERA
NO TE COSTARÍA TANTO
VER ESTE TEXTO

**la industria de Internet
y la que ofrece servicios de voz y video
genera 830 millones de toneladas
de CO2 al año (Dato del 2013)**



MEDIO AMBIENTE

Por: Miryam Yorlenis Arroyo-De La Ossa

CRITERIOS PARA LA PLANIFICACIÓN COSTERA CON PERTINENCIA ÉTNICO-CULTURAL: UNA ORIENTACIÓN PARA COMUNIDADES WAYUU EN LA GUAJIRA COLOMBIANA

Introducción
Las zonas costeras son áreas frágiles y dinámicas e importantes para la economía del país, requieren de planificación y en este sentido en la Política Nacional de Ordenamiento Integrado de las Zonas Costeras Colombianas se han dado directrices para su planificación a través del manejo integrado; así mismo en el documento de conceptos y guía metodológica para el manejo integrado de zonas costeras en Colombia, manual 1 se abordó la planificación y se describen las fases de preparación, caracterización y diagnóstico (Alonso et al., 2003); y recientemente en la guía metodológica para el manejo integrado de las zonas costeras en Colombia, manual 2, se profundiza lo señalado en el manual 1 en lo relativo a la planificación de la zona costera (Rojas Giraldo et al., 2010).

Es así como desde el precepto del desarrollo sostenible adoptado en el país y desde la visión de desarrollo del pueblo wayuu en el presente, se aborda la planificación de la zona costera con una propuesta de criterios para su manejo integrado con una perspectiva étnico cultural; partiendo de la postura que los criterios delimitan los planes de gestión integrada de las zonas costeras (Barragán, 2003) y ofrecen información útil a los administradores y usuarios, para los procesos de toma de decisiones relativas al desarrollo sostenible y manejo integrado del territorio (INVEMAR et al., 2008).

La selección de los criterios surge de la investigación que hizo Arroyo-De La Ossa (2012) y se proponen a partir de los aspectos culturales ligados a su universo simbólico, lo sagrado, lo histórico, lo geográfico, el conocimiento y el saber que, como indígenas los wayuu tienen, aspectos importantes para la planificación de zonas costeras; considerando la participación de las comunidades costeras que habitan en La Guajira colombiana donde se tiene una dinámica propia según sus particularidades, ya que el trabajo en comunidades indígenas wayuu implica conocer los usos y actividades que se desarrollan en el área costera donde se da la complementariedad entre las prácticas

del saber ancestral y el conocimiento occidental que han impartido las instituciones del gobierno, que en muchos casos han inobservado sus costumbres, mitos, formas de organización del territorio, calendarios, acceso a los recursos, entre otros.

Planificación de las zonas costeras en Colombia

La planificación de las zonas costeras en Colombia se fundamenta en la Constitución Política de 1991 (Artículo 80) al proclamar que el desarrollo del país se fundamentará en el desarrollo sostenible; lo cual se ratifica en la política ambiental como lo establece la Ley 99 de 1993 (Artículo 1), ratificándose de esta manera lo señalado en la Declaración de Río de Janeiro donde se promueve el desarrollo sostenible desde el equilibrio entre los aspectos ecológicos, sociales y económicos, esta noción del desarrollo sostenible ha sido acogido por los diferentes Estados como tema central para orientar el crecimiento económico bajo un enfoque de sostenibilidad y equidad. Como producto de esta Declaración en el documento de la Agenda 21 se establece que los océanos y los mares de todo tipo son objeto de protección, incluidos los mares cerrados y semicerrados y las zonas costeras para la utilización racional y desarrollo de sus recursos vivos. En este sentido siguiendo las orientaciones normativas la Política Nacional de Ordenamiento Integrado de las Zonas Costeras Colombianas afirma que la planificación se constituye como el instrumento para lograr el desarrollo sostenible, abordada desde la participación de los diferentes actores a fin de tomar decisiones conjuntas "(...) por o para la administración con el objeto de actuar en el futuro. Dirigidas a la consecución de unas metas a través de unos medios disponibles tomando cuerpo generalmente en los planes de desarrollo." (Steer et al., 1997, p. 54). Esto es corroborado por Barragán (2003) al definir el concepto de planificación como un proceso científico y técnico que se constituye en una herramienta que permite la construcción del plan para la puesta en marcha de las acciones orientadas para lograr el objetivo del manejo integrado de la zona costera.

Criterios basados en la práctica del conocimiento tradicional y lo sagrado: El proceso de construcción del conocimiento wayuu parte de su concepción de la territorialidad, la relación

Imagen (Izq): Ritual del pescador Wayuu al salir a pescar. Por: Miryam Yorlenis Arroyo-De La Ossa



Imágenes: Características de la ranchería Wayuu (La casa y la cocina) y el corral de chivos. Por: Miryam Yorlenis Arroyo-De La Ossa

hombre-naturaleza, la familia y la interacción con los demás miembros de la comunidad (MTDEW, 2009). Para el wayuu la importancia de los sitios sagrados se deriva de lo sagrado que es todo el territorio ancestral íntimamente ligado al cementerio (Imagen 1); en virtud de la relación que tiene el territorio como espacio necesario para la realización de la cultura en equilibrio y armonía con la naturaleza.

Criterios basados en el conocimiento dinámico y geográfico.

En este tipo de conocimiento se encuentran las experiencias que el indígena tiene sobre los diferentes fenómenos como los ciclos y calendarios los cuales determinan la producción de alimentos (Vergara, 1990); así como fenómenos climáticos, la toponimia, la historia del poblamiento, la ocupación del espacio y el tiempo, etc..

Criterios basados en la cultura espiritual y material. La cultura espiritual está relacionada con la oralidad y cómo a través de esta se transmiten los conocimientos, los mitos, rituales, entre otros. La cultura material se refiere a los conocimientos aplicados y creencias adquiridas y transmitidas desde la cultura espiritual. Vergara afirma que los wayuu “poseen una cultura material relativamente simple, dependen enormemente de su medio ambiente, (...)” (1990, p. 147).

Criterios basados en la necesidad. Estos hacen alusión a necesidad de la vivienda (ranchería), el vestido, la lengua nativa, los alimentos y aprovechamiento de los recursos naturales: La vivienda típica de los wayuu es la ranchería, conformada por los ranchos de habitación construidas en materiales típicos de



Imágenes: Cementerio Wayuu como sitio sagrado. La rosa Wayuu. Por: Miryam Yorlenis Arroyo-De La Ossa

bahareque con paredes de arcilla o barro, techo en yotojoro o láminas de zinc, el corral, la enramada (como sitio de reunión y de atención de visitas) y la cocina al aire libre (Imágenes 2 y 3), su conformación responde a pautas del poblamiento wayuu como expresión externa de la identidad y de la pertenencia a una determinada cultura. El vestido para los wayuu es una imagen interna y externa de pertenencia e identidad como miembros de determinado grupo. La manta (wayusheim) en las mujeres representa la afirmación de su identidad cultural (Imagen 4). La lengua define los esquemas centrales de la realidad social que explica el universo simbólico (Rivera, 1991); y finalmente la alimentación y la forma de aprovechamiento de los recursos costeros se basan en sistemas de producción tradicionales (la rosa) y en los intercambios con la naturaleza (e.g., los pescadores wayuu hacen ofrendas) (Imágenes 5 y 6); la combinación e integración de las prácticas productivas ajustadas a la diversidad de los recursos naturales explica porque no realizan una explotación específica y se dedican a la pesca, la recolección y al comercio, lo que responde a cierta racionalidad que permite un aprovechamiento sostenible de los recursos marino-costeros.

Conclusiones

Estos criterios orientados para la planificación costera con comunidades wayuu deben considerar la experiencia de vida y desarrollo de los procesos históricos culturales, entendiendo que existe una gran diversidad intracultural, y que los ecosistemas costeros a lo largo de la península de La Guajira son igualmente diversos.

Rescatar los saberes locales transmitidos tradicionalmente de manera oral es importante, dado el valor que estos guardan al abarcar una amplia gama de conocimientos y que generalmente no son valorados por su carácter “local y particular”.

Articular los planes de vida a los instrumentos de ordenamiento territorial es la base de una planificación que garantice la participación de las comunidades locales e incluya su pensar frente a los retos del desarrollo.

Referencias Bibliográficas

- Alonso D., Sierra-Correa P., Arias-Isaza, F. & M. Fontalvo (2003). *Conceptos y Guía Metodológica para el Manejo Integrado de Zonas Costeras en Colombia, manual 1: preparación, caracterización y diagnóstico. Serie de Documentos Generales de INVEMAR No.12: 94 p.*
- Arroyo-De La Ossa, M. (2012). *Lineamientos para el manejo integrado costero con pertinencia étnico-cultural. Universidad del Magdalena. Tesis de Maestría en Manejo Integrado Costero. Santa Marta. 198 p.*
- Barragán, J. M. (2003). *Medio ambiente y desarrollo en áreas litorales: Introducción a la planificación y gestión integradas. Cádiz, España: Publicaciones Universidad de Cádiz. 301 p.*
- Guerra, W. (2007). *El poblamiento del territorio. Municipio de Uribia. 165 p.*
- INVEMAR-Gobernación de Antioquia-CorpoUrbana-Codechoco. (2008). *Formulación de los lineamientos y estrategias de manejo integrado de la Unidad Ambiental Costera del Darién. Editado por A.P. Zamora, A. López y P.C. Sierra-Correa. Santa Marta. 2008 p. + Anexos cartográficos + 6 Anexos digitales. (Serie de Documentos Generales INVEMAR No 22).*
- Mesa Técnica Departamental de Etnoeducación Wayuu (2009). *Anaa Akua'ipa. Proyecto etnoeducativo de la nación wayuu. Bogotá: Ministerio de Educación Nacional. 92 p.*
- Rojas Giraldo, X., Sierra-Correa P.C., Lozano-Rivera P., López Rodríguez A. (2010). *Guía metodológica para el manejo integrado de las zonas costeras en Colombia, manual 2: planificación de la zona costera. Serie de Documentos Generales INVEMAR No.44, 74 p.*
- Rivera Gutierrez A. (1991). *La metáfora de la carne sobre los wayuu en la península de la Guajira. Pp.87-136. En Revista colombiana de antropología. Colcultura. Volumen XXXIII. 233 p.*
- Steer, R., Arias-Isaza F., Ramos A., Sierra-Correa P., Alonso D., Ocampo P. (1997). *Documento base para la elaboración de la Política Nacional de Ordenamiento Integrado de las Zonas Costeras Colombianas. Documento de consultoría para el Ministerio del Medio Ambiente. Serie publicaciones especiales No.6 390 p.*

Datos del Autor:

M.Sc., Manejo Integrado Costero; docente Universidad de La Guajira, Grupo de investigación Territorios Semiáridos del Caribe E Mail: marroyo@uniguajira.edu.co



PESCA

Por: José Francisco Torres, Biólogo Marino MSc.

DESARROLLO EXITOSO DE LA PESCA ARTESANAL EN JAPÓN

Una 100 mil embarcaciones de fibra de vidrio menores de 5 toneladas constituyen el 80% de la flota pesquera japonesa cerca de la costa compartiendo su producción junto con la acuicultura costera. El objetivo es abastecer con productos pesqueros a una población que se ha acostumbrado a un alto consumo de pescado: 70 kg per cápita por año.

Después del colapso del gobierno militar en 1868, el gobierno central intentó fortalecer su base financiera. Uno de sus primeros actos fue declarar al mar como propiedad del Estado, tratando de mantener de esta manera el control directo de los

pescadores. Se otorgaba derecho a los pescadores, emitiendo luego permisos para el uso de las zonas de pesca.

Esto generó ciertos problemas. Un gran número de pescadores solicitaba permisos, originando competencia entre ellos por los limitados stocks pesqueros.

Se presentaron muchos conflictos a nivel de las comunidades de pescadores. El gobierno japonés no podía resolver estos conflictos apropiadamente, ya que el sistema de administración local no había sido aún establecido satisfactoriamente.



Imágenes: (Izq) Pesca artesanal con comoranes: *Phalacrocorax* es un género de aves suliformes de la familia *Phalacrocoracidae* conocidas vulgarmente como cormoranes. **Tomado de:** <http://www.taringa.net/post/offtopic/16482702/Estampas-de-China-pesca-con-cormoranes.html>. (Arriba) **Imagen:** Ukai, el arte japonés de la pesca con cormoranes. Los cormoranes son una especie de aves marinas cuya dieta se compone principalmente de pescado, casi igual que los japoneses. Estos pájaros son verdaderos maestros de la pesca, para la que emplean sus largos picos sumergiéndose bajo el agua, y de ellos ha aprendido el hombre, desarrollando el arte del Ukai. **Tomado de:** <http://www.actualidadviajes.com/ukai-el-arte-japones-de-la-pesca-con-cormoranes/amp/>



Imagen: *Japón insólito: ukai, la pesca de cormorán, técnica desarrollada en Asia y que hoy día sea practicada en países como China y Japón, precisamente en este último ha tenido un perfeccionamiento y un refinamiento que es tan particular que ahora se considera una de las más peculiares forma de arte en el país del sol naciente: el arte de pescar usando aves, un arte llamado UKAI. Tomado de:* <https://otakusenvenezuela.wordpress.com/2016/03/01/japon-insolito-ukai-la-pesca-de-cormoran/>

Con el ánimo de solucionar esta situación, el gobierno expidió en 1886, su Reglamento de Asociaciones de Pescadores, el cual motivó a los pescadores de todas las comunidades a organizarse en asociaciones. Este Reglamento no contenía ninguna referencia a los derechos de pesca, pero fue la primera etapa en el movimiento que permitía a los pescadores el derecho de control de sus zonas de pesca de acuerdo a las reglas de sus propias asociaciones.

En 1901, se reemplazó este Reglamento por la Ley de Pesca. Con esta ley, se establecieron nuevos conceptos de “derechos de pesca”, importantes para el desarrollo de las cooperativas pesqueras en Japón. Por lo tanto, las Asociaciones de Pescadores se establecieron como organizaciones autónomas con autoridad para administrar los derechos de pesca.

En 1933, el gobierno de Japón revisó la Ley de Pesca. Con esta revisión, las Asociaciones de Pescadores pasaron a ser Asociaciones Cooperativas Pesqueras (ACPs), responsables de administrar no sólo los derechos de pesca, sino también, el uso del capital acumulado por sus miembros con el objeto de que pudieran realizar sus actividades económicas.

No obstante, se requería explicar a los pescadores los principios de las cooperativas para que ellos se organizaran como les pareciera mejor. Había que explicarles los aspectos que no entendían de la Ley de Pesca y su relación con las Cooperativas.

Con el fin de iniciar a manera proyecto piloto, se seleccionó una asociación de pescadores en una zona que había sufrido un gran incendio y en la cual la comunidad estaba pasando por una situación financiera muy difícil. Los pescadores de Hakodate que habían perdido sus hogares, tenían que empezar desde el principio. Había que convertir el infortunio en una bendición.

En esos días, los pescadores pedían prestadas las artes de pesca, los alimentos, la ropa e inclusive dinero para casarse y para sepelios. Conseguían todo prestado antes de las temporadas de pesca y debían retornar esos préstamos con el producto de sus faenas de pesca. Esto funcionaba bien para los pescadores pero eran los comerciantes los que fijaban el precio y definían la cantidad de pescado que compraban. Además, cobraban a los pescadores altos intereses mensuales. Por todo esto los pescadores estaban prácticamente a merced de los comerciantes.

Las teorías por sí solas no son efectivas para resolver los problemas económicos de los pescadores. El mejor método es aprovechar su experiencia para la solución de sus propios problemas. Lo importante es que, si están unidos, es necesario que se comprometan en la comercialización conjunta de sus productos.

En ese tiempo se consultó con los comerciantes sobre la viabilidad de que los pescadores pudiesen pagar sus deudas en cómodas cuotas mensuales. Los comerciantes entendieron que si no manejaban sus negocios en cooperación con los pescadores lo podrían perder todo, entonces aceptaron la oferta.

Se le aconsejó entonces al presidente de la Cooperativa, a quien le gustaba mucho este sistema, que empezara con la comercialización conjunta de sus productos. Se le aconsejó que ante todo, los pescadores deberían permanecer unidos, para que se pudiera negociar de tú a tú con los comerciantes, y no ser intimidados.

Esta cooperación conjunta terminó siendo un éxito e incluso los comerciantes llegaron a entender los beneficios de la comercialización conjunta ya que los pescadores podían cubrir sus deudas así les tomara varios años.

En la primera etapa de la comercialización conjunta, las Cooperativas recolectan los productos de los pescadores. Se instruye a los pescadores en relación con los ideales de las cooperativas y se mantienen unidos. Luego se negocia con los comerciantes y compradores para definir los precios.

En 1949, se expidió una nueva Ley de Cooperativas Pesqueras incluyendo una disposición sobre las entidades de crédito para cooperativas de pescadores. Ahora, los pescadores tenían que manejar su dinero eficientemente y prepararse para conseguir ayuda a través de créditos otorgados por el Banco Central de Agricultura, Silvicultura y Pesquería. Si los ahorros de todos los

pescadores de la región se depositaban en la entidad de crédito tendrían una gran cantidad de dinero y al mismo tiempo se les podía otorgar excelentes créditos.

Las prácticas de ahorro mensual eran controladas por varios grupos de mujeres, esposas o familiares de los pescadores y algunos años después estos ahorros alcanzaron unas cifras muy respetables.

La actividad pesquera, especialmente en el mar, puede ser sumamente difícil debido a las condiciones oceánicas y meteorológicas y a las fluctuaciones de la pesca misma. Los fenómenos naturales en el océano están a la orden del día y por lo tanto la pesca es considerada una de las actividades más riesgosas en el mundo.

Por lo anterior, los pescadores japoneses se dieron cuenta que si recaudaban periódicamente algún dinero y lo acumulaban en un Fondo Mutuo de Seguro, podía ser posible cubrir cualquier pérdida que los pescadores sufrieran como resultado de una pesca muy mala.

Para 1963, el gobierno Japonés promulgó la Ley de Desarrollo de la Pesca Costera. Adicionalmente, empezó a explorar la posibilidad de establecer un sistema de seguro mutuo para daños pesqueros el cual tenía que ser apoyado por el Gobierno Nacional.

Se les llegó a explicar a los políticos del momento sobre las bondades de contar con un seguro para pescadores y sobre la necesidad de establecer un sistema apoyado por el gobierno para asegurar a los pescadores afectados por desastres naturales. Se indicó que por lo menos 700 pescadores morían cada año por accidentes de trabajo. Se señaló que muchos pescadores se hacían a la mar aún en condiciones difíciles, simplemente porque no tenían otra alternativa. Si no arriesgaban sus vidas ponían en riesgo el sustento de ellos, sus familias y las comunidades. Al final de estas discusiones, y con la plena simpatía de algunos políticos hacia los pescadores, se les prometió apoyarlos para que se expidiera una Ley que estableciera un sistema de seguro mutuo para pescadores.

De igual forma, el gobierno empezó a trabajar un presupuesto para el sistema de seguro para pescadores. Finalmente, y bajo la presión continua de los pescadores se redactó un proyecto de Ley para enviar al Parlamento. Este proyecto tuvo muchas dis-

cusiones y argumentos para su aprobación hasta que al fin con el apoyo de algunos políticos y la presión de los pescadores fue expedida la "Ley de Compensación por el Daño Pesquero" en 1964. Así se estableció un sistema que beneficia a los pescadores de Japón y que hasta hoy ha resultado ser exitoso.

La pesca costera japonesa nos muestra una realidad que indica cuál debería ser el camino a seguir con el fin de lograr un aprovechamiento sostenible y responsable de los recursos pesqueros. La idea es tomar algunas de estas ideas para aplicar en Colombia y que nuestros pescadores puedan mejorar sus condiciones de vida.

Este camino debería, sin embargo, contemplar algunos cambios en nuestra legislación pesquera a fin de motivar a la construcción de una nueva base de participación conjunta de los pescadores artesanales. La participación de los pescadores debería ser enfocada con una visión empresarial que los lleve a desarrollar una idea de empresa y resolver las dificultades del financiamiento y la comercialización de sus productos.

Referencias Bibliográficas.

- "The Hokkaido Fishermen's Liberation Movement". 1995. *The Philosophy and Works of Takatoshi Ando, the Pioneer of the Fishery Co-operative Movement in Hokkaido, Japan.* Publicada por Vantage Press, Inc., New York, USA.
- *Cómo Lograron el Éxito los Pescadores Japoneses.* 2003. Naoyuki Tao & James Colyin. Traducción Julio Cesar Ruiz. Impreso en Perú.

MONSERRE
 MONTACARGAS
 ELÉCTRICOS Y COMBUSTIÓN
 SERVICIOS - REPUESTOS
 VENTAS Y RENTA

549 0053
415 2220
548 9788

E- mail: gerencia@monserre.net

CALLE 25 C N° 96 - 59 FAX 418 3050

Servicio a todo el país



CRYSTAL

EDUCACIÓN

Por: *CN (ra) Ignacio Rios Meló.*

LA RESPONSABILIDAD DEL LEGISLADOR Y EL PAPEL DE LAS ASOCIACIONES DE PROFESIONALES

La normatividad de las actividades comerciales siempre está moderada por un proceso de regulación gubernamental necesaria, por la indispensable seguridad personal y por la eficiencia de la actividad comercial.

Considero que en pocos escenarios podría darse un proceso diferente y de ello no se exime el Transporte Fluvial. Desde noviembre de 2013 se expidió la Resolución (No. 4824) del Ministerio de Transporte que establece los perfiles de competencias para los diferentes niveles de preparación y de responsabilidades a bordo de los tripulantes de las embarcaciones fluviales. Las modificaciones que contempla la modificación expedida posteriormente (Resol. 2773 de junio de 2016) además de la ampliación de los plazos de cumplimiento hasta diciembre de 2017, no incluye cambios significativos.

La norma establece la cantidad de tripulantes y perfiles necesarios a bordo en proporción al volumen de carga transportada por remolcadores/empujadores y a la magnitud del convoy. Los convoyes hasta de nueve (9) bongos y hasta 2000 toneladas pueden llevar mínimo en cubierta un contraalmirante y dos tripulantes (pueden ser dos aprendices), pero si el convoy de esa dimensión no lleva carga solo requiere un contraalmirante y un ayudante fluvial sin licencia pero con permiso.

Con estos criterios y conociendo las experiencias de tripulantes necesarios en situaciones críticas durante la navegación, el capitán se verá abocado a situaciones de peligro en la operación y de obstrucción del canal navegable por limitación de personal para atender las necesidades con solo un profesional entrenado y dos empíricos en maniobras en cubierta.

Igualmente la norma adolece del criterio de una carrera que inicie con el aprendiz entrenado como marinero en prácticas profesionales a bordo como es el modelo estándar de la formación de tripulaciones de naves. La norma establece como primera licencia expedida la de Contraalmirante para embarcarse en cubierta e iniciar su preparación para alcanzar el rango de capitán. El Ayudante Fluvial sin licencia, con permiso de la Inspección Fluvial y sin entrenamiento previo requerido

es el tripulante de menor rango. Este tripulante es empírico, seleccionado por el capitán, puede tener una edad mínima de 16 años y sin más requisitos que un examen médico. En consecuencia son evidentes los riesgos personales y de las maniobras de cubierta que ejecuta.

No contempla la norma la continuidad de sus ascensos desde Contraalmirante hasta Capitán. La carrera empezaría como timonel al obtener la licencia correspondiente acreditando competencias. Mientras en resoluciones anteriores la acumulación de experiencia y sucesivos ascensos para llegar a Capitán eran aproximadamente veinte años iniciando por marinero, ahora se requieren en total cuatro (4) años: un año como timonel y tres años como piloto.

El “marinero o ayudante fluvial” esta mencionado en la resolución como el cargo en el que debe desempeñarse durante dos años quien desee aplicar a la licencia de contraalmirante. Es decir la preparación la adquiere durante la práctica en el ejercicio del cargo de “ayudante fluvial” y puede ser desde los 16



Imagen: (Izq) El Capitán Ralf Zander en el alerón de babor del puente de mando del Crystal Symphony. **Tomado de:** <https://www.noticiasdecruceiros.com/>

Imagen (Arriba) A la deriva: el ocaso de la flota mercante argentina. **Tomado de:** <http://www.nuestromar.org/noticias/categorias/09-07-15/deriva-ocaso-flota-mercante-argentina>



Imagen: Accidente fluvial en el Amazonas. **Tomado de:** <http://www.telemetro.com/internacionales/Mueren-personas-accidente-fluvial-Amazonas>

años de edad. Para este ejercicio profesional solo se requiere un “permiso” que las Inspecciones Fluviales otorgan sin previo entrenamiento o preparación y solo presentando el certificado de salud.

El tema anterior es el más discutible puesto que se ha concebido que el armador tiene la potestad de elegir a jóvenes de 16 años de poblaciones rivereñas como ha sido históricamente para desempeñarse como aprendices de marinero y entrenarlo durante dos años en el escenario hostil y riesgoso de las maniobras en cubierta de una nave fluvial con remolque.

Este es el caso en que mientras el empresario de la actividad comercial del transporte fluvial, el armador, desea el mínimo de exigencias para hacer más eficiente su ejercicio comercial, el legislador busca el límite mínimo con el que la operación sea segura. Debemos tener en cuenta que hasta la fecha las concertaciones con entidades consultoras del gobierno, de la academia y de los gremios no han intervenido significativamente en los criterios aplicados. Es así como puede resultar insuficiente e inadecuado el recurso humano, además de insegura la operación si se contemplan maniobras con reorganización del convoy por el estrechamiento del canal navegable durante los trayectos.

El concepto de carrera del tripulante fluvial para favorecer la socialización de la actividad laboral y la aplicación del ciclo propedéutico de formación en beneficio de poblaciones rivereñas, ha pasado a un plano subordinado en las prioridades. La resolución plantea el inicio de las certificaciones de competencias y expedición de licencias como navegantes a “contra maestre”, lo cual es aparentemente o evidentemente un desacierto pues no se necesita ser experto para imaginar que la carrera empezaría por “marinero”. Tampoco es acertado encontrar que los eva-

luadores certificadores son integrantes de las mismas empresas que en la práctica se certifican mutuamente por intermedio del Sena. Estos evaluadores de las empresas son acogidos por el Sena para adelantar el proceso los mismos tripulantes de las empresas y no se ha delegado, como es el caso de la gente de mar, a una institución educativa del sector con estructura académica y expertos instructores-evaluadores propios que hayan cumplido la preparación como evaluadores según lo ha regulado la Mesa Sectorial.

Podemos deducir de los razonamientos anteriores sobre la normativa vigente de tripulaciones fluviales, que las asociaciones de profesionales consultores y los gremios están llamados a participar en el desarrollo de la norma y diseños de perfiles de formación. Se debe evitar por ejemplo que el diagnóstico inicial del sector, el Estudio de Caracterización del Sena, sea elaborado por profesionales de otras disciplinas diferentes, como abogados e ingenieros civiles, quienes pueden imaginar previa investigación, las actividades y competencias necesarias en el desempeño profesional de un navegante, pero un navegante profesional lo hará con más exactitud para tener un realístico diseño de perfiles y actividades laborales.

Referencias Bibliográficas

<http://www.fundanautica.org/descargas/gentedemar/RESOLUCI%C3%93N%20MINTRANSPORTE%204824%20DE%202013.pdf>

Datos del Autor:

Ingeniero. Naval, Especialista en Administración Financiera.. Director FUNDANAUTICA. Representante ACINPA Cap. Costa Caribe. Email: irios1999@hotmail.com

XVII SEMINARIO NACIONAL DE CIENCIAS Y TECNOLOGÍAS DEL MAR

#SOYSENALMAR2017

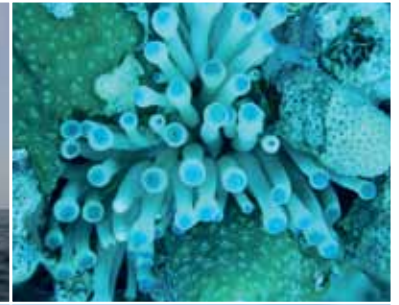


Foto: Medellín Convention & Visitors Bureau | Medellín.travel



Foto: Medellín Convention & Visitors Bureau | Medellín.travel

COLOMBIA DOS
OCÉANOS
DE OPORTUNIDADES

MÁS INFORMACIÓN



Correo electrónico: asesora.comunicaciones@cco.gov.co
 Dirección: Avenida Cali No. 51 - 66
 Edificio WBC, Oficina 304
 Teléfono: 266 4931
www.senalmar.cco.gov.co

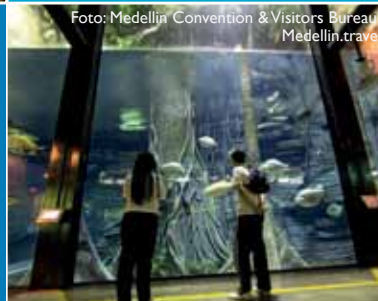


Foto: Medellín Convention & Visitors Bureau | Medellín.travel



ORGANIZAN



APOYAN



Agenda del Mar®



Universidad Pontificia Bolivariana

**NO ES LO QUE DICES,
ES LO QUE NO HACES...**

