



FORMULACION DE LA POLITICA MARITIMA

Por • Contralmirante William Porras Ferreira

CONCEPCION FUNDAMENTAL DE LA POLITICA MARITIMA

Continuamente se ha evidenciado la gran importancia que tiene para Colombia el mar, por lo que resulta impostergable la necesidad de formular una política marítima nacional, así como el establecimiento de las acciones que deben ser acometidas para su ejecución.

La concepción fundamental de la política marítima, debe tener como fin el de integrar los espacios marítimos nacionales con el resto del país continental, así como el de sacar el máximo provecho de su posición geoestratégica entre dos océanos, y de las riquezas de ellos, de tal manera, que se traduzca en una verdadera fuente de desarrollo y crecimiento de Colombia en el próximo siglo.

La tarea de formular una política marítima nacional ha tenido algunos ensayos anteriores, pero nunca se ha encontrado ni tiempo ni espacio para que sea continuada por los diferentes gobiernos y más bien han sido esbozos o impulsos de momento. Se considera que el éxito de su implementación y desarrollo, se basa en la determinación de objetivos tangibles y relacionados con la realidad nacional y la realidad marítima de Colombia, que incluya cada uno de los sectores específicos asociados a toda forma de actividad marítima.

ESTRUCTURA DE LA POLITICA MARITIMA

1. Alcance institucional. Un análisis preliminar muestra que la formulación, implementación y desarrollo de una política marítima, involucra una gran cantidad de organismos del Estado, en razón a la diversidad de actividades que envuelve el sector marítimo; esto, según la especialidad o naturaleza que le compete a cada uno de los ministerios, organismos, institutos y agencias que interactúan en el sector marítimo.

De lo anterior se desprende que los principales problemas, a nivel interinstitucional, que se pueden presentar en la elaboración y puesta en marcha de una política marítima, se pueden generar por no considerar adecuadamente el vínculo entre las actividades en el medio marino y la administración de las áreas marítimas nacionales, lo cual constituye en sí, una gran diversidad de acciones, según la particularidad y especialización que le compete a cada ministerio, instituto, organismo del Estado o particulares.

Vale la pena resaltar el hecho de la gran fragmentación institucional, en torno a las actividades marítimas, que no sólo existe en Colombia, sino en otros países como Estados Unidos (más de veinte agencias gubernamentales), lo cual demanda la implementación de medidas de coordinación lo más eficaces posibles, si se desea lograr los objetivos propuestos.

2. Criterios y principios. La política marítima se debe enmarcar en un conjunto de criterios y principios que creen la estructura de su formulación. A continuación se citan los que se consideran más importantes, siguiendo el modelo de la figura 2:

• **Relación entre los intereses nacionales y los intereses marítimos.** De las definiciones y conceptos relacionados con los intereses nacionales y marítimos, los intereses nacionales, se enmarcan dentro de lo que una nación debe mantener o desea alcanzar, que le permita su autodeterminación, supervivencias y desarrollo y pueden ser considerados en cinco categorías: defensa nacional, preservación del orden interno, defensa de la economía y desarrollo, unidad nacional y relaciones internacionales favorables. Los intereses nacionales se enmarcan dentro de las actividades que desarrolla tanto el Estado como los particulares para el aprovechamiento de los océanos, de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, del litoral de los fondos marítimos y de los recursos en ellos contenidos, con el fin de generar beneficios políticos, económicos y sociales para la nación, se puede establecer que existe una analogía entre ellos, teniendo en cuenta que el mar que baña las costas de una nación, es una prolongación de sus fronteras terrestres. Al aplicar los factores dados en la tabla 1, los intereses marítimos pueden ser agrupados en cinco categorías, como se muestran en la tabla 2, la cual a su vez los compara con los intereses nacionales, al existir una correlación entre ellos.

• **Relación entre los objetivos nacionales y los objetivos marítimos.** Se hace indispensable fijar en primer lugar los objetivos nacionales ⁽¹⁾ y a continuación los objetivos marítimos ⁽²⁾. Con base en lo anterior es preciso correlacionarlos, de tal manera, que estos últimos tengan coherencia con los primeros. Asimismo, el principal condicionamiento es la necesidad de que los objetivos marítimos que se determinen sean realistas. A manera de ejemplo, tomando el período 1994 - 1998, se ilustra lo anterior en las tablas.

TABLA 1
FACTORES QUE DETERMINAN LOS INTERESES MARITIMOS NACIONALES ⁽³⁾

FACTORES CON VALOR	FACTORES CON COSTO/RIESGO
Proximidad del peligro	Costos económicos en hostilidades
Naturaleza de la amenaza	Bajas estimadas
Riesgos económicos	Riesgos de conflictos lentos
Vinculación sentimental	Riesgos de conflictos largos
Tipo de gobierno	Costo de las decisiones
Efecto en el balance del poder	Riesgo de oposición pública
Prestigio nacional en el riesgo	Riesgo de oposición de la ONU
Políticas sobre los aliados	Riesgo de oposición del Congreso

TABLA 2
CORRELACION ENTRE LOS INTERESES NACIONALES Y MARITIMOS

INTERESES NACIONALES	INTERESES MARITIMOS
Defensa nacional	Defensa de sus áreas marítimas
Preservación del orden interno	Preservación de actividades marítimas de acuerdo a la ley nacional e internacional del mar
Defensa de la economía y el desarrollo	Defensa de los recursos económicos dentro de sus áreas marítimas
Unidad nacional	Conciencia marítima nacional
Relaciones internacionales favorables	Relaciones internacionales marítimas favorables

TABLA 3
OBJETIVOS PERMANENTES NACIONALES Y MARITIMOS ⁽⁴⁾

OBJETIVOS NACIONALES PERMANENTES	OBJETIVOS MARITIMOS PERMANENTES
1. La unidad nacional, soberanía, independencia e integridad territorial	1. El mismo relacionado a las áreas marítimas
2. Seguridad nacional, orden constitucional y convivencia pacífica	2. Seguridad nacional en las áreas marítimas
3. Desarrollo económico y social sostenible	3. Explotación racional de los recursos renovables y no renovables que contribuyen con el desarrollo económico social sostenible
4. Educación	4. Educación marítima
5. Derechos Humanos	5. Aplicación de los Derechos Humanos a través del poder naval
6. Administración efectiva de justicia	6. Administración efectiva de justicia marítima

TABLA 4
OBJETIVOS ACTUALES NACIONALES Y MARITIMOS ⁽⁵⁾

OBJETIVOS NACIONALES ACTUALES	OBJETIVOS MARITIMOS ACTUALES
1. Generar 1.600.000 empleos 1994-1998	1. Contribuir con la generación de empleos a nivel nacional
2. Mejorar la cobertura, equidad, calidad y gestión del sector educativo	2. Mejorar la cobertura, equidad, calidad y gestión del sector educativo marítimo
3. Incrementar la inversión social del PIB al 14.6% en 1998	3. Contribuir a la inversión social del PIB en el sector marítimo
4. Avanzar gradualmente hacia el desarrollo humano sostenible	4. Avanzar gradualmente hacia el desarrollo humano sostenible en el sector marítimo
5. Macroeconómico básico: mantener equilibrio	5. Mejorar el equilibrio macroeconómico en el sector marítimo
6. Mejorar la calidad de vida del sector más pobre de la sociedad, con la red de solidaridad social	6. Mejorar la calidad de vida de los sectores más pobres en ambos litorales (Atlántico y Pacífico) con la red de solidaridad social
7. Desarrollar competitividad para la globalización	7. Desarrollar la competitividad marítima para la globalización
8. Garantizar el ejercicio de los derechos colombianos en el exterior	8. Proteger a los colombianos en las áreas marítimas colombianas

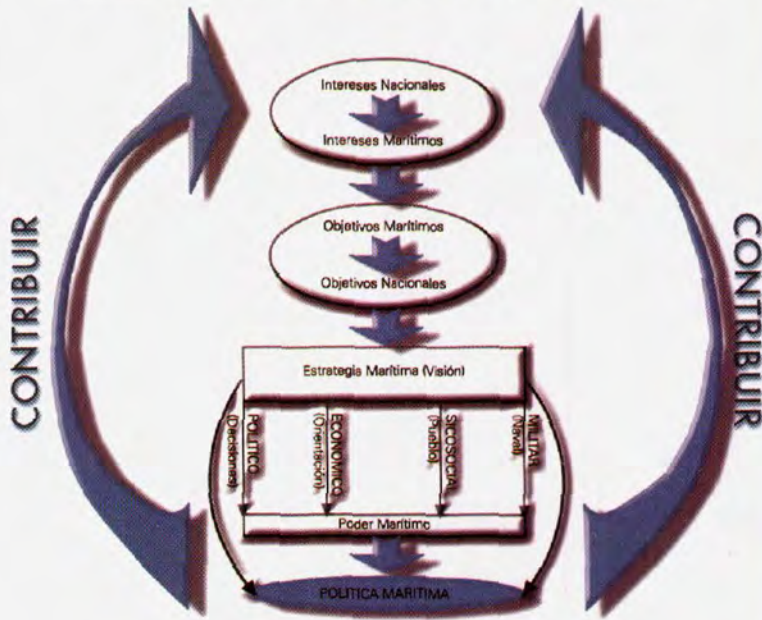
• **Importancia de una eficiente coordinación entre los organismos del Estado y las entidades privadas relacionadas con el mar.** Esto plantea la necesidad de crear y dinamizar mecanismos de integración entre los diferentes sectores involucrados que permita fomentar y coordinar intereses, aspiraciones y deseos para encausarlos hacia un mismo fin, que no debe ser otro, que el impulsar el desarrollo marítimo.

• **Correlación entre el entorno internacional y la política marítima que se plantee.** Aquí es importante analizar los entornos a nivel mundial, continental, regional, nacional y de las

cuentas como la del Caribe y la del Pacífico que permita impulsar la política marítima que se fije internacionalmente. En otras palabras, de aquí se deriva la adopción de una política marítima propia, tal que pueda explotar las potencialidades del país, respecto de los intereses en juego en la arena internacional y de los bloques existentes.

• **Vinculación entre el derecho internacional y en particular el marítimo, con la política marítima nacional.** Se requiere tener en cuenta la realidad e importancia que se proyecta, alrededor de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas

MODELO PARA LA FORMACION DE UNA POLITICA MARITIMA



Es importante resaltar, que la Convención del Mar, constituye el marco normativo en el que se enmarca la convivencia de las naciones, en el medio ambiente oceánico, no sólo en el presente sino en el futuro.

PRINCIPALES PUERTOS COLOMBIANOS Y CAPITANIAS DE PUERTO.



sobre el derecho del mar de octubre de 1982 (Convemar) (6), convertida en tratado internacional a partir de noviembre de 1994 y de la cual Colombia no hace parte, ya que no la ha ratificado. En 1997, se elaboraron dos estudios: uno a nivel Ministerio de Relaciones Exteriores y otro a nivel Curso de Altos Estudios Militares (CAEM-ARC-97) con el fin de ver la conveniencia o no de ratificarla.

Es importante resaltar, que la Convención del Mar, constituye el marco normativo en el que se enmarca la convivencia de las naciones, en el medio ambiente oceánico, no sólo en el presente sino en el futuro, por lo que conviene y es oportuno, que Colombia se ponga a tono en la legislación marítima, no sólo a nivel de derecho internacional sino también en derecho interno y que se illege a una definición en su ratificación. En el anexo I, se recopilan los principales tratados y convenios internacionales que tienen relación con el mar y sus recursos, así como la participación de Colombia en ellos.

Con relación a la aplicación del derecho del mar, se tienen dos situaciones actualmente: una relacionada con el diferendo con Venezuela y otra relacionada con San Andrés y Providencia.

El diferendo con Venezuela, básicamente consiste en la delimitación de los mares territoriales, zonas contiguas, zonas económicas exclusivas y plataformas continentales entre los dos Estados en el "golfo de Coquibacoa o de Venezuela", para determinar jurídicamente frente al derecho internacional, hasta dónde van los derechos de uno y otro Estado, con relación al ejercicio de su soberanía y jurisdicción, así como la explotación de los recursos naturales en dichas áreas.

Con relación a San Andrés y Providencia se presentan dos aspectos importantes frente al derecho del mar:

1. **Nacional.** La Ley 10 de 1978, refiriéndose al archipiélago de San Andrés y Providencia en su parte pertinente dice: "En desarrollo de la presente ley el Gobierno procederá a señalar en su territorio continental, en el archipiélago de San Andrés y Providencia y demás territorios insulares, las líneas que se refieren a los artículos anteriores, las cuales serán publicadas en las cartas marítimas oficiales, de acuerdo con las normas internacionales sobre la materia".

Por otra parte, la Constitución Nacional de 1991, en el párrafo tercero del artículo 3o, dice: "forman igualmente, parte de Colombia, además de las islas, islotes, cayos, morros, y bancos que le pertenecen en los mares limítrofes, las islas de Malpelo y el archipiélago de San Andrés y Providencia. (Este último de conformidad con el tratado celebrado entre Colombia y Nicaragua el 24 de marzo de 1928)". Es decir, existen unos derechos referidos sobre el mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental del archipiélago de San Andrés y Providencia, aparte de los históricos referidos desde la época de la independencia y reconocidos en los diferentes tratados de delimitación con Nicaragua, Honduras y Jamaica.

2. **Internacional.** Existe un vacío jurídico en las Convenciones de Ginebra de 1958 y de Nueva York de 1982, al contemplar los estados archipiélagicos con régimen jurídico y no hacerlo extensivo a los archipiélagos propiamente dichos. El artículo 46 de la III Conferencia de las Naciones Unidas, sobre el derecho del mar dice: "a) Por "Estado archipiélagico" se entiende un Estado constituido totalmente por uno o varios archipiélagos y que podrá incluir otras islas; b) Por "archipiélago" se entiende un grupo de islas, incluidas partes de islas, las aguas que las conectan y otros elementos naturales, que estén tan estrechamente relacionados entre sí, que tales islas, aguas y elementos naturales formen una entidad geográfica, económica y política intrínseca o que históricamente hayan sido considerados como tal".

Es decir, aunque existe una definición de archipiélago, indudablemente hay un vacío jurídico, frente a lo que sería un Estado archipelágico y lo que es un archipiélago en sí, sin embargo, se considera que nuestro archipiélago tiene derecho a: mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental, teniendo en cuenta que un archipiélago es básicamente un conjunto de islas y que las islas generan espacios marinos y submarinos (mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental), cuando tienen capacidad de mantener y sostener vida propia.

• **Vinculación de la educación, ciencia y tecnología con respecto a la investigación científica marina.** Si bien es cierto, que la Armada Nacional, el Ministerio del Medio Ambiente, el Instituto Nacional de Pesca y Acuicultura, INPA y algunas universidades como la Jorge Tadeo Lozano, la Nacional y la del Valle, realizan esfuerzos en la investigación marítima, todavía no es suficiente. Al respecto el Plan Estratégico del Programa Nacional de Ciencia y Tecnología del Mar 1997-2002 dice: "en términos de producción intelectual y de importancia estratégica, esta comunidad científica es todavía incipiente en proporción al y a la infinidad de ecosistemas, zonas, procesos, recursos y problemas que deberían estar siendo objeto de estudio"¹⁷, por lo anterior, es necesario vincular al sector educativo, desde la primaria para incentivar al niño y después al adulto hacia la investigación marítima y la importancia del mar en la vida del hombre y de Colombia.

• **Correlación entre los componentes del poder marítimo con la política marítima.** El enorme potencial que representa el poder marítimo para el desarrollo de Colombia, es tan grande pero tan desconocido para la mayoría de los colombianos, que se necesita un gran esfuerzo para su vinculación. A manera de ejemplos se citan los siguientes:

1. Transporte marítimo.
2. Explotación de recursos naturales marinos.
 - Vivos. La pesca y el plancton.
 - No vivos. Minerales, hidrocarburos y gas natural.
 - Fuentes de energía por mareas, temperaturas, vientos, entre otros.
 - Sal marina.
3. Astilleros e industrias afines con el mar.
4. Turismo y recreación náutica.
5. Conservación del medio ambiente marino. Contaminación, manejo de desechos químicos, nucleares y orgánicos.
6. Cultura del mar y conciencia marítima.
7. Investigación científica - marina.
8. Puertos y desarrollo de accesos marítimos, fluviales terrestres.
9. Manejo de zonas costeras.
10. Canales húmedos y /o secos interoceánicos.
11. Ordenamiento de ciudades - puertos costeros.
12. Apoyo a la población civil.
 - Atención de desastres.
 - Solución de necesidades básicas.
 - Industrias artesanales.
13. Actividad marítima.
 - Mar.
 - Puertos.
 - Pesca.
 - Investigación.
14. Poder naval.
 - Defensa.
 - Seguridad.
 - Protección.

3. Desarrollo de los objetivos marítimos aplicados dentro de la política marítima nacional.

• **Intereses comerciales y transporte marítimo.** La política marítima, debe tener muy en cuenta los intereses comerciales y el transporte marítimo, en el intercambio comercial internacional con otros países, para defender sus intereses, como nación marítima que le corresponde, al contar con dos vías de comunicación: Atlántica y Pacífica.

El transporte marítimo representa una gran influencia y contribución para la economía nacional, ya que cerca del 90% del intercambio de comercio internacional se lleva a cabo por vía marítima.

La internacionalización de la economía nacional y en general la globalización de la economía mundial, ha dado lugar a un gran crecimiento del comercio mundial y por ende, el de Colombia. Sin embargo, la Flota Mercante Nacional ha tenido un acelerado decrecimiento, tendiendo a desaparecer.

Igualmente, aparecen otras oportunidades en el transporte marítimo, como es la prestación de servicios, resultante de los diferentes intercambios comerciales, los cuales podrán ser aprovechados para generar nuevas fuentes económicas y de empleo.

Asimismo, las posibilidades y tendencias del comercio marítimo para Colombia, están asociadas a otros factores, entre ellos, la calidad de los puertos y sus accesos, el atractivo de recalar en Colombia para realizar transferencias a otros países, teniendo en cuenta su posición estratégica, entre otros.

A lo anterior, se agrega la perspectiva de desarrollar a través de Colombia, mediante vías interoceánicas húmedas o secas, el transporte interoceánico entre el Caribe y el Pacífico, a un menor costo y tiempo que los actuales en otros países.

Todos estos factores del transporte marítimo señalados a manera de ejemplo (no son todos), constituyen una base de análisis para la formulación de la política marítima nacional.

El gran objetivo debe ser el de proyectar el comercio exterior; no sólo en función de consolidar los mercados tradicionales, sino también los de diversificación hacia la cuenca del Pacífico. Para esto, se listan algunos aspectos de mayor interés, para ser tenidos en cuenta como objetivos específicos:

1. Fomento de las exportaciones.
2. Desarrollo de nuevas empresas e industrias en las ciudades costeras y puertos.
3. Desarrollo portuario con base en un plan maestro.
4. Mejorar la eficiencia portuaria (de hecho se ha ido mejorando con la creación de las sociedades portuarias y participación del sector privado).

• **Puertos marítimos y accesos.** Los puertos marítimos constituyen otros de los componentes claves para la dinamización de los intereses comerciales y el transporte marítimo y por lo tanto, para el éxito de la política marítima y de la economía del país, en función del comercio internacional.

Si bien es cierto, que con la privatización de los mismos y con la creación de la Superintendencia de Puertos, su eficiencia ha aumentado considerablemente, también lo es el hecho de que aún se encuentran lejos de ser verdaderos centros de intercambio logístico, en el sentido de proveer los servicios competitivos que se requieren, para obtener un servicio de transporte más económico y eficiente, respecto de lo que se denomina "justo a tiempo, bodegaje, seguridad y rapidez en el servicio prestado".

Debe desarrollarse un plan maestro para el crecimiento portuario y un sistema integrado de puertos, que racionalice y refleje las tendencias del transporte por mar; respecto a las necesidades del transporte con el interior del país. La figura 5, muestra los principales puertos colombianos, donde se observa que el Pacífico a pesar de contar con Buenaventura que

mueve el 60% de la carga del país es el único puerto comercial de envergadura en 1.300 kilómetros de costa con cierto desarrollo portuario. Cabe destacar que bahía Málaga se considera un puerto alternativo y complementario dentro del modelo de expansión en el Pacífico. En el Atlántico existen cuatro puertos: Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y Puerto Bolívar; encontrándose allí la mayor diversificación portuaria.

• **Explotación e industria pesquera.** La explotación de la pesca y la industria asociadas es de gran importancia actual y lo será aún más en el futuro, en razón a las crecientes necesidades de recursos alimenticios.

Es cierto que se está llegando al límite permisible de explotación pesquera en el mundo, con más de cien millones de toneladas anuales, de las cuales el 10% provienen de agua dulce. Hace veintitrés años, la producción mundial era de 66.6 millones de toneladas, América Latina producía 6.6 millones (10% de la producción mundial) y Colombia 66.6 mil toneladas (1% regional). En 1997, la producción mundial fue de 97.4 millones de toneladas, en América Latina fue de 16.3 millones de toneladas, representando el 17% de la producción mundial y en Colombia fue de ciento veintiocho mil toneladas representando el 0.8% a nivel regional, habiendo disminuido su porcentaje de participación, mientras que países como México aumentó en tres veces y Chile en cinco veces. Hoy en Colombia, la explotación pesquera no sobrepasa las ciento cincuenta mil toneladas anuales, incluidas cerca de cincuenta mil toneladas de pesca proveniente de acuicultura en agua dulce y cerca de cincuenta mil toneladas de atún. En este sentido el desarrollo de la industria pesquera es incipiente y la flota para el mismo propósito es muy pequeña. Se calcula que en el mundo hay doscientos millones de personas que derivan su sustento de la pesca y las industrias afines (3% de la población mundial), en Colombia no pasan de las seiscientos mil (aproximadamente 1.5% de su población), estando muy por debajo del promedio mundial, a pesar del enorme potencial contenido en sus mares y ríos. Esto se refleja también en el consumo de pescado promedio per cápita/año: en el mundo es de catorce kilogramos per cápita/año, en países nórdicos y Japón es de setenta kilogramos per cápita/año, mientras que en Colombia apenas es de 3.5 kilogramos per cápita/año, lo cual refleja la pobre cultura y costumbre alimenticia del pueblo colombiano. Por lo tanto, dentro de la estructura de la política marítima, la explotación e industria pesquera requieren de la fijación de objetivos específicos y concretos que permitan su aprovechamiento. En este sentido, se debe considerar entre otros los siguientes aspectos:

1. La explotación pesquera tanto en el mar como en los ríos.
2. La industria pesquera asociada.
3. El desarrollo de nuevos puertos pesqueros (ejemplo, Puerto López-Guajira).
4. Las flotas pesqueras.
5. La gente dedicada a la pesca artesanal e industrial.
6. La cultura alimenticia.

Por otra parte, la demanda potencial pesquera del futuro cercano abre grandes posibilidades de desarrollo y aprovechamiento de los recursos existentes en las áreas marítimas de Colombia, se estima que para el año 2010, la demanda mundial puede estar en ciento cincuenta millones de toneladas. Para esto, se hace aconsejable incentivar el desarrollo de la industria pesquera nacional, mediante la adopción de algunas políticas y medidas como:

- La adopción de políticas macroeconómicas estables y realistas en el área de la pesca e industria pesquera.
- La adopción de un estatuto sólido para garantizar el desarrollo de la industria pesquera.

- La fijación de un nuevo marco legal e institucional apropiado, incluyendo medidas de fomento e incentivación.
- Adopción de medidas de protección y seguridad para la actividad pesquera, incluyendo el control a embarcaciones extranjeras en actividad de pesca ilegal.
- La incentivación al incremento del consumo del pescado en Colombia.
- **Explotación de recursos naturales no renovables y fuentes de energía.** Este aspecto se considera como uno de los objetivos específicos con mayor importancia para formular una política nacional, debido a que gran parte del futuro económico de los países costaneros apunta hacia la adecuada explotación de los recursos provenientes del mar; en especial teniendo en cuenta que la crisis energética mundial presentada a finales de la década del setenta, obligó a todas las naciones a tomar conciencia y dar un manejo racional a las reservas petroleras y energéticas. Para el efecto, se clasifican los principales recursos naturales no renovables y fuentes de energía que se obtienen del mar; así:

1. Minerales.
2. Hidrocarburos (petróleo y gas).
3. Energía térmica y de mares.

Aunque todos los recursos mencionados son de gran importancia entre los recursos disponibles en nuestro país, es necesario hacer énfasis en las reservas de hidrocarburos y de gas, hallados en los últimos años en el espacio marítimo de la alta Guajira y el golfo de Coquibacoa.

Los estudios geológicos adelantados en la zona durante 1968 y años siguientes, por Ecopetrol en asocio con la compañía de servicios geofísicos Western Geophysical en un área de 3.000 kilómetros cuadrados entre las penínsulas de Paraguaná y la Guajira, y desde las costas de Castilletes, Punta Espada y el cabo de Chichibacoa, demuestran una importante acumulación de reservas petrolíferas en el área, concentradas en su mayor parte hacia el occidente de la línea media, es decir, en la jurisdicción de Colombia, cerca a la península de la Guajira. El mismo año, la compañía venezolana de petróleos (en consorcio con la Texas, la Mobil y la Compañía General Geophysique), desarrolló levantamientos sísmicos en un área de 2.905 millas cuadradas con resultados similares.

Con el resultado de todos estos estudios, se pudo establecer con certeza un área de 430 kilómetros cuadrados, conteniendo rocas sedimentarias terciarias con un espesor de hasta 20.000 pies, favorables a la acumulación petrolífera. Para el caso específico, los estudios de ingeniería en estos yacimientos petrolíferos han arrojado cálculos de veintitrés millones de barriles por kilómetros cuadrados, lo cual indica que los recursos petrolíferos en el subsuelo marino del área colombiana en la zona, son del orden de los diez mil millones de barriles⁽⁸⁾.

Es importante resaltar que, al proyectar las rocas sedimentarias terciarias en el mapa sísmico, las cuales contienen reservas de hidrocarburos, se demuestra que el área mencionada es una continuación natural orgánica de la península de la Guajira. Adicionalmente y como prueba de esto, se estableció que los sedimentos al oeste de la línea media se encuentran a una profundidad entre 7.500 y 10.000 pies, mientras que al este de la línea se encuentran a 30.000 pies de profundidad. Esto hace que sea económicamente más rentable y competitivo explorar y explotar tales yacimientos en la zona perteneciente a Colombia.

Otra fuente importante de recursos que debe ser tenida en cuenta, es la gran reserva de gas natural existente en los campos gasíferos de Chuchupa 1 y 2 ubicados frente a la costa de Riohacha y Santa Ana (noreste de la península de la Guajira). Las dos primeras reservas son explotadas comercialmente en la actualidad, mediante plataformas marinas, y surten gran parte

del territorio colombiano con esta importante fuente de energía.

Asimismo, en la costa Pacífica colombiana, se han efectuado estudios que demuestran la presencia de nódulos polimetálicos, especialmente hacia la parte norte frente a las costas chocóanas y que pueden ser explotados comercialmente.

Todo lo anterior, llama la atención sobre la necesidad de realizar grandes esfuerzos para desarrollar la investigación, explotación y exploración adecuada y racional de todos estos recursos minerales, petrolíferos y energéticos, como parte de una política marítima nacional, fijando en cada caso objetivos específicos que permitan a la nación desarrollar este importante sector de la economía.

4. Investigación científica y preservación del medio ambiente marino. La actividad y la investigación científica en el mar, tienen relación directa a las posibilidades de exploración, explotación y usufructo de los diferentes tipos de recursos marinos. De ahí, la gran importancia que debe tener este factor dentro de la política marítima. En este sentido, los objetivos específicos que se determinen, deben orientarse hacia el desarrollo de la infraestructura de investigación marítima existente, así como a la preparación científica dentro y fuera del país. Si bien la Armada Nacional posee una infraestructura que nació en 1969, con la investigación oceanográfica y a través de la Dirección Marítima se han desarrollado más de ciento cuarenta proyectos de investigación científica y la inversión del Estado en programas de ciencia y tecnología del mar a partir de 1991, ha sido de aproximadamente 29.000 millones, es necesario realizar aún mayores esfuerzos en esta área.

De otra parte, el tema de la preservación del medio marino es de vital importancia, ya que de su adecuado manejo dependerá la vida de los mares y la propia existencia de la humanidad. En lo que respecta a los ecosistemas marinos, Colombia posee dos: el sistema ambiental del Caribe y el sistema ambiental del Pacífico.

El sistema ambiental del Caribe, conformado por las pocas formaciones montañosas, la llanura costera, la plataforma continental, abismal y algunas islas y archipiélagos, funciona como un sistema ambiental entre los Andes y el océano Atlántico, receptor de los grandes ríos interandinos como el Magdalena, el Sinú y el Atrato entre otros y de las corrientes marinas. El proceso desordenado de desarrollo del sistema andino ha modificado y contaminado el régimen hidrográfico suscitando procesos de deterioro que afectan drásticamente subsistemas como el delta del Magdalena, la Ciénaga Grande, los planos inundables de Mompós y en el sector marítimo las islas del Rosario y la vida coralina de grandes sectores del Caribe colombiano.

El sistema ambiental del Pacífico, uno de los lugares más húmedos y lluviosos de la tierra, está constituido por un estrecho andén surcado por numerosas corrientes que caen rápidamente al océano Pacífico. Su principal potencial es el biológico, considerado como uno de los mayores del mundo y el hídrico por la gran precipitación lluviosa, considerada la segunda en el mundo. La plataforma continental y la zona económica exclusiva en el Pacífico poseen un enorme potencial pesquero, aunque limitado por corrientes cálidas e inestabilidad originada por el fenómeno de El Niño¹⁹. Ambos sistemas se ven afectados por la mano del hombre y la falta de una política que permita el desarrollo sostenible, sin afectar los ecosistemas marinos que están sufriendo enorme deterioro con consecuencias funestas en un futuro cercano. A lo anterior se agrega la necesidad de fijar objetivos y planes para el control de los desechos químicos, radioactivos y peligrosos, que tienden a ser arrojados al mar.

5. Construcción naval e industrias afines con actividades marítimas. La industria naval constituye otro de los pilares de desarrollo del sector marítimo, por lo que la política marítima debe contener objetivos claros para impulsar su desarrollo.

Específicamente, en lo que corresponde a astilleros en Colombia, su desarrollo ha sido muy exiguo e inestable hasta el punto que en el día de hoy no se cuenta con un astillero de categoría mediana y sólo existen muy pocos astilleros menores con capacidad muy rudimentaria que no pasa las mil toneladas de levante. En la actualidad, la Armada Nacional viene realizando grandes esfuerzos para recuperar la capacidad de levante por encima de las mil toneladas, mediante la adquisición y reactivación del astillero Conastil, que se encontraba desactivado. Cuando esté completamente desarrollado, en unos dos a tres años, podrá dar mantenimiento a más de cien buques al año. Esto representará un impacto socioeconómico muy grande para el país al permitir la posibilidad de desarrollo y ocupación al talento y la mano de obra en el territorio nacional, además, la Armada Nacional no tendrá que reparar sus unidades por encima de las mil toneladas en el exterior, representando no sólo un ahorro en divisas, sino que los costos de reparación serán más económicos.

En cuanto a la industria naval, además de permitir la reparación y la construcción naval, conlleva a la generación de otras fuentes de producción de bienes y servicios, no sólo para el mercado nacional, sino también para el internacional. Al respecto Alfred Thayer Mahan manifestaba, que una nación que desee desarrollar su poder marítimo, debía también desarrollar un sistema marítimo, compuesto por una fuerza naval, una marina mercante y una completa infraestructura de capacidad portuaria, de abastecimientos y de reparaciones y construcción naval¹⁰; con referencia a este último aspecto, Colombia se encuentra muy rezagada aún a nivel latinoamericano, como se muestra en la tabla 3, donde puede observarse, cómo la infraestructura marítima y portuaria de países vecinos con un solo mar, como Venezuela, Ecuador y Perú es mejor a la nuestra con dos mares. Colombia, mediante la fijación de objetivos definidos en este sector, puede establecer y desarrollar iniciativas a nivel político y privado, naturalmente amparadas por unas regulaciones y una legislación clara sobre el particular, de tal manera, que se incentiven los proyectos, sobre todo de inversiones particulares, nacionales y extranjeras, que impulsen su desarrollo.

6. Cultura y conciencia marítima. Tradicional e históricamente, Colombia ha sido un país de costumbres continentales, por lo que la cultura y la conciencia marítima son muy pobres en el país.

En este sentido, el desarrollo de una conciencia marítima y una intelectualidad hacia el mar, constituyen la base de cualquier política marítima que se establezca.

Por lo anterior, se hace necesario fijar objetivos específicos en relación con la educación en los aspectos marítimos en todos los niveles y ámbitos de la población colombiana comenzando desde la educación a temprana edad en las escuelas y colegios, abriendo carreras y especializaciones universitarias e incentivando la investigación científica en el área marítima.

7. Administración de las actividades relacionadas con el mar. Como se determinó previamente, en la administración de las actividades marítimas participan múltiples entidades tanto del Estado como particulares, con diferentes papeles y funciones dentro del medio.

Por lo tanto, se hace necesario el establecimiento de normas de ordenamiento jurídico, así como la clara y armónica interrelación y coordinación entre los mismos.

Merece especial atención, el fortalecimiento de la autoridad marítima nacional ejercida por la Dirección General Marítima, DIMAR, la cual requiere ser fortalecida, como parte de las políticas y objetivos específicos que se fijen en esta materia.

EL PODER NAVAL

Como complemento a los demás componentes del poder marítimo nacional citados anteriormente, está el poder naval, que es el producto de dos factores básicos:

- La fuerza naval organizada.
- La posición estratégica.

Estos se encuentran vinculados por la voluntad estratégica que infunde dinámica y da las directrices para su empleo.

El poder naval de una nación normalmente es costoso, pero mucho menos, comparado con los hechos históricos que demuestran pérdidas irreparables por no poseer un poder naval apropiado. En igual forma, se debe considerar que el personal que participa o forma parte del poder naval, no se forma o se forja de la noche a la mañana, sino que requiere tiempo para ello.

El poder naval, además de ejercer la debida presencia, control y vigilancia en las áreas marítimas jurisdiccionales para garantizar la soberanía nacional, debe ser empleado también para:

INFRAESTRUCTURA MARITIMA Y PORTUARIA

PAIS	PUERTOS (Mayores)	PUERTOS (Menores)	ASTILLEROS (Más de 1.000 toneladas)
COLOMBIA	5	5	0
ARGENTINA	7	21	10
CHILE	10	20	5
ECUADOR	3	11	2
MEXICO	9	20	4
PERU	7	20	2
VENEZUELA	9	17	2

Ref: Fairplay - World Shipping Directory 1996-1997.

1. Proteger y controlar las líneas de comunicaciones y tráfico marítimo.
2. Prestar asistencia en el mar.
3. Reprimir la piratería y el tráfico ilícito (narcotráfico, armas, precursores químicos, entre otros).
4. Controlar y proteger la explotación legal de los recursos vivos y no vivos en la jurisdicción marítima, terrestre y fluvial asignada a la Armada Nacional.
5. Proteger a los nacionales y buques de bandera colombiana.
6. Contribuir al desarrollo de la investigación científica marina.
7. Proteger el medio ambiente marino.
8. Contribuir al mantenimiento del orden interno.
9. Proteger y defender los intereses marítimos de Colombia.
10. Incentivar y proteger el desarrollo de actividades e industrias relacionados con el mar.

Lo anterior conlleva a que el poder naval se emplee para ejercer el dominio del mar, término que ha caído en desuso por lo absoluto e imposible de ejercer aún por las potencias navales, cambiándose hoy en día por el de control del mar; mucho más preciso en los términos modernos y que indica



usar el mar para beneficio propio, protegiendo lo que le corresponde a un país como nación marítima.

Para ejercer el control del mar se debe conocer el grado de necesidad e importancia que le da un país a dicho control, es decir saber:

- Valor e importancia sobre el control del mar: Depende de qué tanto necesita el país de ese control y de su grado de dependencia política, económica y estratégica.
- Capacidad de su poder naval para ejercer el control del mar: Si se cuenta con grandes extensiones de costas, mar territorial y zona económica exclusiva, pero no se posee el poder naval suficiente para ejercer su control, existe un vacío de poder y una debilidad evidente que puede ser llenado o bien por quien tenga o ejerza un mayor poder naval en detrimento de los intereses marítimos propios, o por narcoterroristas, al poder emplear libremente el mar para sus propósitos de traficar ilícitamente.

Por lo tanto, una de las partes importantes en la estructuración de la política marítima nacional, es la relacionada con la fijación de objetivos y planes para el fortalecimiento y el desarrollo de la institución naval en cabeza de la Armada Nacional, de tal manera que se asegure su dotación de los medios humanos y materiales necesarios, así como el respaldo al desarrollo y proyección del sector marítimo. Sin poder naval, sería imposible preservar los intereses marítimos, ni alcanzar los objetivos marítimos.

El Presidente, doctor Andrés Pastrana, reconociendo la labor de la Armada Nacional en el control del mar manifestaba (10): "La Armada

Actualmente, la Armada Nacional se presenta como una marina altamente operativa, actualizada y moderna, centrando sus esfuerzos en resultados operacionales, contribuyendo en la lucha contra los agentes generadores de violencia, facilitando los procesos de paz y buscando el desarrollo del poder marítimo en cumplimiento de su misión institucional.

Nacional ha sabido comprender la particular importancia que el mar tiene para Colombia y ha estado permanentemente comprometida en su conservación y protección. Asimismo ha jugado un papel protagónico en la defensa de la soberanía nacional y en el mantenimiento de la integridad territorial. Frente a los retos que ha demandado la lucha contra las diferentes formas de delincuencia, la Armada Nacional ha sabido dar respuesta efectiva a estos flagelos aún a costa del sacrificio de vidas de sus miembros". Y es que la inmensa tarea de proteger aproximadamente 880.476 kilómetros cuadrados de áreas marítimas, 74.835 kilómetros cuadrados de jurisdicción terrestre, 5.813 kilómetros de fronteras terrestres, a través de los ríos limítrofes y litorales (62.8% del total de fronteras terrestres), y 4.932 kilómetros de fronteras marítimas (100% de las fronteras marítimas), demandan un esfuerzo enorme de esta institución.

Actualmente, la Armada Nacional se presenta como una marina altamente operativa, actualizada y moderna, centrando sus esfuerzos en resultados operacionales, contribuyendo en la lucha contra los agentes generadores de violencia, facilitando los procesos de paz y buscando el desarrollo del poder marítimo en cumplimiento de su misión institucional.

ANEXO 1. MARCO JURIDICO INTERNACIONAL SOBRE EL MAR Y SUS RECURSOS.⁽¹²⁾

FECHA / LUGAR	TRATADO / CONVENIO	ASPECTOS CONTEMPLADOS
6 de marzo de 1948. Ginebra, Suiza.	Sobre la Organización Marítima Internacional, OMI.	Colombia lo ratificó mediante la Ley sexta del 19 de noviembre de 1974. Internacionalmente entró en vigor el 17 de marzo de 1958, hacen parte ciento cuarenta y nueve Estados y en él, se establecen los objetivos y funciones de la OMI, cuya sede actual es Londres.
31 de mayo de 1949.	Sobre el establecimiento de una Comisión Interamericana del Atún Tropical, CIAT.	Colombia adelanta gestiones para pertenecer. Entró en vigencia el 3 de marzo de 1950. Trata aspectos de la conservación y explotación de rabilos y listados del Pacífico este, regulando su captura.
18 de agosto de 1952. Santiago, Chile.	Comisión permanente del Pacífico Sur.	Colombia forma parte desde el 9 de agosto de 1979. Colombia lo ratificó mediante la Ley Séptima de 1980 y entró en vigor el 4 de diciembre de 1980. Trata aspectos de explotación y conservación de riquezas marinas del Pacífico sur. Pionero en la extensión jurisdiccional de áreas marinas y conservación y manejo de recursos contenidos en dicha zona.
29 de abril de 1958. Ginebra, Suiza.	Sobre pesca y conservación de los recursos vivos de la altamar.	Colombia lo ratificó mediante Ley 119 de 1961 y depositó instrumento en la ONU el 3 de enero de 1963. Entró en vigencia el 20 de marzo de 1966. Trata aspectos de cooperación internacional y problemas para la conservación de recursos vivos en altamar con peligro de extinción por sobreexplotación.
29 de abril de 1958. Ginebra, Suiza.	Sobre la plataforma continental.	Colombia lo ratificó mediante Ley Novena de 1961 y depositó instrumento en la ONU el 8 de enero de 1962. Entró en vigencia el 10 de junio de 1964. Trata aspectos relacionados con los derechos de los Estados, de explotar y explorar los recursos naturales de la plataforma continental.
10 de diciembre de 1959	Sobre la Antártida	Colombia lo ratificó mediante la Ley 67 de 1988 y es parte no consultiva del tratado desde el 31 de enero de 1989, entrando en vigor para Colombia en dicha fecha. Trata aspectos relacionados con el empleo de la Antártida para fines pacíficos y de investigación y no de discordia internacional.

6 de agosto de 1963. Moscú, Rusia	Sobre la prohibición de ensayos nucleares en la atmósfera, el espacio ultraterrestre y debajo de las aguas.	Colombia lo ratificó mediante la Ley Sexta de 1969 y depositó instrumento ante el gobierno de los Estados Unidos el 17 de octubre de 1985. Trata aspectos de desarme general y completo, bajo supervisión internacional, así como la prohibición de efectuar ensayos nucleares, en lugares que atenten contra la supervivencia de la humanidad.
1965	Sobre facilidad del tráfico marítimo internacional "Facilitación 65"	Colombia lo ratificó mediante Ley 17 de 1991. Entró en vigor internacionalmente el 5 de marzo de 1967 y para Colombia el 3 de agosto de 1991. Son parte setenta y un Estados. Trata aspectos relacionados con evitar demoras innecesarias en el tráfico marítimo; estimular la cooperación entre gobiernos y asegurar el más alto grado de uniformidad en procedimientos y formalidades.
1966	Sobre líneas de carga de 1966. "Líneas de carga/66"	Colombia lo ratificó mediante Ley Tercera de 1987. Entró en vigor internacionalmente el 21 de julio de 1968 y son parte ciento treinta y cuatro Estados. Trata aspectos relacionados con el límite del calado que puede cargar un buque con seguridad.
14 de febrero de 1967. México,	Sobre la prescripción de las armas nucleares en la América Latina y el Caribe (Tratado de Tlateoico)	Colombia lo ratificó el 4 de agosto de 1972, tiene una dispensa al artículo 28 y firmó una enmienda que introduce el término "y el Caribe" al título del tratado el 5 de diciembre de 1990, así como otras enmiendas del 10 de septiembre de 1991 y el 14 de diciembre de 1992. Entró en vigor el 20 de septiembre de 1967, con treinta y un Estados Partes. Constituye la manifestación más importante para la desnuclearización de América Latina, a partir de la declaración conjunta de los Estados en 1963.
México 29 de noviembre de 1969. Bruselas, Bélgica	Sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las del mar por hidrocarburos	Colombia lo ratificó mediante la Ley 55 de 1989 y entró en vigor el 24 de junio de 1990. Trata aspectos relacionados con la responsabilidad civil que tienen los armadores y representantes de las compañías transportadoras de hidrocarburos ante derrames y contaminación del mar.
1969	Sobre arqueos de buques "Tonelaje 1969"	Colombia lo ratificó mediante la Ley Quinta de 1974 y entró en vigor el 18 de julio de 1982, haciendo parte del convenio ciento cuatro Estados. Trata aspectos relacionados con el establecimiento de un sistema universal de arqueo de los buques que efectúan viajes internacionales y reglamenta la determinación del arqueo bruto y neto.
2 de febrero de 1971. Ramsar, Irán	Sobre los humedales de importancia internacional especialmente como hábitat de aves acuáticas	Colombia lo ratificó mediante la Ley 357 de 1997 y entró en vigor el 18 de octubre de 1998. Trata aspectos relacionados con la protección del hábitat de aves acuáticas migratorias.
1972	Sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes "Colreg/72"	Colombia lo ratificó mediante la Ley 13 de 1981. Entró en vigor internacionalmente el 15 de julio de 1977 y para Colombia el 27 de julio de 1981. Son parte del convenio ciento veintitrés Estados. Trata aspectos relacionados con las normas y procedimientos para evitar colisiones, varaduras, entre otras, durante la navegación; contiene además reglas de maniobrabilidad para grandes buques, velocidad de seguridad y acciones para evitar los abordajes.
23 de noviembre de 1972. París, Francia	Sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural.	Colombia forma parte desde el 24 de agosto de 1983, ratificado mediante Ley 45 de 1983 y depositó instrumento en la Unesco el 24 de agosto de 1983. Trata aspectos sobre la protección colectiva del patrimonio cultural y natural de valor excepcional, aplicando métodos científicos modernos.
1973, Washington, Estados Unidos	Sobre el comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestre	Colombia forma parte desde el 29 de noviembre de 1981. Tiene tres enmiendas, siendo la última el 30 de abril de 1983 en Cabarone, que entró en vigencia en 1991. Trata sobre la protección de ciertas especies en peligro de extinción por la explotación excesiva, mediante un sistema de permisos de importación y exportación.
20 de junio de 1973. Bogotá, Colombia	Sobre cooperación amazónica entre Brasil y Colombia	Colombia lo ratificó mediante la Ley Quinta de 1976 y entró en vigor el 18 de julio de 1976. Trata aspectos relacionados con la cooperación amazónica entre los dos países.
2 de noviembre de 1973. Londres, Inglaterra	Sobre prevención de la contaminación del mar por buques (Marpol 73)	Colombia forma parte desde el 27 de julio de 1981. Colombia lo ratificó mediante la Ley 12 de 1981 y entró en vigor el 2 de octubre de 1983. Trata sobre la protección del medio marino, eliminando la contaminación intencional de hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, así como la reducción al mínimo de descargas accidentales.
19 de junio de 1975. Bruselas, Bélgica	Sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos	Colombia depositó el instrumento en la OMI, el 24 de julio de 1990 y el instrumento es llevado por Dimar. Internacionalmente el convenio entró en vigor el 19 de junio de 1975 y el protocolo el 8 de abril de 1981. Trata aspectos relacionados con la responsabilidad civil del propietario del buque y/o de la carga por daños causados por contaminación en siniestros, garantizando una indemnización adecuada.
16 de julio de 1976	Constitutivo y acuerdo de explotación de la organización internacional de telecomunicaciones marítimas por satélite "Inmarsat/76"	Colombia lo ratificó mediante Ley Octava de 1986 y entró en vigor internacionalmente el 16 de julio de 1979. Son parte setenta y cinco Estados. Trata aspectos relacionados con las comunicaciones marítimas, de socorro y de seguridad de la vida humana en el mar.
17 de febrero de 1978. Londres, Inglaterra	Sobre la prevención de la contaminación del mar por buques (Marpol 73/78)	Colombia lo ratificó mediante la Ley 12 de 1981 y forma parte a partir del 2 de octubre de 1983. Modifica diversas disposiciones del convenio de 1973 y contiene cinco anexos que corresponden a reglas para prevenir diferentes formas de contaminación.

1974/1978	Sobre seguridad de la vida humana en el mar de 1974 y su protocolo de 1978. "Solas 74/78"	Colombia lo ratificó mediante la Ley Octava de 1980 y entró en vigor el 31 de enero de 1981. Internacionalmente el convenio entró en vigor el 25 de mayo de 1980 y su protocolo el 10 de mayo de 1981. Son partes del Convenio/74 y del Protocolo/78, ciento veinticinco y ochenta y cuatro Estados respectivamente y de un último Protocolo/88 doce Estados. Trata aspectos sobre normas mínimas para la construcción, el equipamiento y la utilización de los buques para la seguridad de la vida humana.
1978	Sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar "Formación/78"	Colombia lo ratificó mediante la Ley 35 de 1981. Entró en vigor el 28 de abril de 1984 y son parte ciento cinco Estados. Trata aspectos relacionados con los requisitos mínimos que deben cumplir las gentes de mar para obtener la licencia de navegación, unificando criterios.
19 de mayo de 1978	Sobre principios de conducta en el campo del medio ambiente para orientar a los Estados en la conservación y explotación armoniosa de los recursos naturales compartidos por dos o más Estados.	Aprobado por decisión 6 del 19 de mayo de 1978 del Consejo de Administración del PNUMA. Estos principios orientan a los Estados respecto a la conservación y la utilización armoniosa de los recursos naturales, bajo el concepto de la utilización equitativa mediante el control, prevención, reducción y eliminación de los efectos ambientales perjudiciales a que pueda dar lugar la utilización de dichos recursos.
1979	Sobre búsqueda y salvamento marítimo "Sar 79"	Colombia lo ratificó mediante la Ley 10 de 1986, sin embargo, no es Estado parte al no haber depositado el instrumento ante la OMI. Internacionalmente entró en vigencia el 22 de junio de 1985 y son parte cuarenta y nueve Estados. Trata aspectos relacionados con la búsqueda y rescate en el mar, mediante el establecimiento de procedimientos elaborados para este fin.
2 de marzo de 1979. Quito, Ecuador	Sobre cooperación amazónica entre Ecuador y Colombia	Colombia lo ratificó mediante la Ley 29 de 1980 y entró en vigor el 8 de junio de 1981. Trata aspectos relacionados con la cooperación amazónica entre los dos países.
30 de marzo de 1979. Lima, Perú	Sobre cooperación amazónica entre Perú y Colombia	Colombia lo ratificó mediante la Ley 30 de 1980 y entró en vigor el 17 de febrero de 1982. Trata aspectos relacionados con la cooperación amazónica entre los dos países.
12 de marzo de 1981. Bogotá, Colombia	Sobre cooperación amazónica entre Brasil y Colombia	Colombia lo ratificó mediante la Ley 106 de 1985 y entró en vigor el 10 de abril de 1986. Trata aspectos relacionados con la cooperación amazónica entre los dos países.
12 de noviembre de 1981. Lima, Perú	Sobre la protección del medio marino y zona costera del Pacífico sudeste	Colombia lo ratificó mediante la Ley 45 de 1983, depositó instrumentos en la CPPS el 6 de agosto de 1985 y entró en vigor el 20 de mayo de 1986. Hacen parte cinco Estados (Chile, Perú, Ecuador, Colombia y Panamá). Trata aspectos relacionados con la conservación del medio marino y la zona costera del Pacífico sudeste, dentro de las 200 millas de las partes contratantes y más allá de dicha zona, en altamar, hasta una distancia en que la contaminación de esta pueda afectar a aquella.
3 de mayo de 1982. Bogotá, Colombia	Sobre cooperación amazónica entre la República Cooperativa de Guyana y Colombia	Colombia lo ratificó mediante la Ley 61 de 1983 y entró en vigor el 13 de julio de 1987. Trata aspectos relacionados con la cooperación amazónica entre los dos países.
10 de diciembre de 1982. Montego Bay, Jamaica	Sobre la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar	Colombia suscribió la convención en diciembre de 1982. Entró en vigencia internacionalmente en diciembre de 1982. Colombia no la ha ratificado por las implicaciones que tiene en el diferendo con Venezuela. Trata aspectos relacionados con el mar territorial y la zona contigua, la altamar; la plataforma continental, la pesca y la conservación de recursos vivos del mar. Encierra los parámetros para el uso y aprovechamiento sostenible de los espacios marinos y costeros y de los recursos vivos y la protección de los ecosistemas. Es la línea divisoria entre el enfoque terrestre y mediterráneo con que ha sido tratado el mar y su verdadera dimensión y perspectiva.
28 de octubre de 1982. Nueva York, Estados Unidos	Carta mundial de la naturaleza	Aprobada por resolución 277 de la asamblea general de las Naciones Unidas. Señala, entre otros, que todas las áreas del planeta, tanto en tierra como en el mar; deben estar sujetas a los principios de conservación, debiendo estar protegidas contra la degradación originada en las guerras u otras actividades hostiles. No tiene obligación jurídica.
24 de marzo de 1983. Cartagena, Colombia	Sobre la protección y desarrollo del medio marino de la región del Gran Caribe	Colombia lo ratificó mediante la Ley 56 de 1987 y entró en vigor el 3 de abril de 1988. Trata aspectos relacionados con la protección y ordenamiento del medio marino y las zonas costeras, así como la protección y conservación de los ecosistemas raros únicos y vulnerables, además, de los hábitat de especies diezmadadas, amenazadas o en peligro de extinción en zonas especialmente protegidas.
24 de marzo de 1983. Cartagena, Colombia	Sobre cooperación para combatir derrames de hidrocarburos en la región del Gran Caribe	Colombia lo ratificó mediante la Ley 56 de 1987 y depositó instrumento el 3 de abril de 1988. Internacionalmente entró en vigor el 11 de octubre de 1986. Trata aspectos relacionados con las medidas y cooperación que se deben tomar para la protección del medio marino en el Gran Caribe, por contaminación de petróleo.
22 de julio de 1983. Quito, Ecuador	Sobre la protección del Pacífico sudeste contra la contaminación marina proveniente de fuentes terrestres	Colombia lo ratificó mediante la Ley 45 de 1985 y depositó instrumento en la CPPS el 6 de agosto de 1985 y entró en vigor el 13 de julio de 1986. Trata aspectos relacionados con la protección de los ecosistemas marinos y costeros del Pacífico sudeste, contra la contaminación producida por las actividades terrestres.

22 de julio de 1983. Quito, Ecuador	Complementario del acuerdo sobre la cooperación regional para el combate contra la contaminación del Pacífico sudeste por hidrocarburos y otras sustancias nocivas en casos de emergencia	Colombia lo ratificó el 20 de mayo de 1987. Está en vigencia. Trata aspectos relacionados con la protección del medio marino regional del Pacífico sudeste contra la contaminación por hidrocarburos y otras sustancias nocivas en casos de emergencia.
22 de marzo de 1985. Viena, Austria	Sobre la protección de la capa de ozono.	Colombia lo ratificó mediante la Ley 30 de 1990, se adhirió el 16 de junio de 1990 y entró en vigor el 14 de octubre de 1990. Trata aspectos relacionados con las medidas que deben tomar los países firmantes para la protección de la capa de ozono.
22 de marzo de 1989. Basilea, Suiza	Sobre el control de los movimientos fronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación.	Colombia lo ratificó mediante la Ley 253 de 1996 y entró en vigor el 31 de marzo de 1997. Trata aspectos relacionados con la reducción al mínimo de los movimientos fronterizos de desechos peligrosos, su cantidad y toxicidad, garantizando su manejo racional, incluidas las operaciones de eliminación y ayuda internacional en el manejo ambiental.
21 de septiembre de 1989. Paipa, Colombia	Sobre la protección del Pacífico sudeste contra la contaminación radioactiva	No está vigente. Trata aspectos relacionados con la protección de los ecosistemas y recursos marinos de la región contra la contaminación radiactiva, incluyendo el derrame y enterramiento de desechos en y sobre el fondo marino.
21 de septiembre de 1989. Paipa, Colombia	Sobre la conservación y ordenación de las zonas marinas y costeras protegidas del Pacífico sudeste	Colombia lo ratificó mediante la Ley 12 de 1992 y depositó instrumento el 18 de agosto de 1994. Trata aspectos relacionados con la creación de zonas costeras y marinas protegidas y asegurar la conservación de la flora y fauna silvestre en esas zonas.
18 de enero de 1990. Kingston, Jamaica	Sobre la protección de las zonas, la flora y la fauna silvestre, especialmente protegidas del convenio para la protección y el desarrollo del medio marino de la región del Gran Caribe.	Colombia lo ratificó mediante la Ley 356 de 1997. Trata aspectos relacionados con el establecimiento de zonas protegidas en las áreas costeras y marinas de la región del Gran Caribe y asegurar la protección de las especies de flora y fauna.
4 de octubre de 1991. Madrid, España	Sobre la protección del medio ambiente de la región del tratado antártico	Colombia lo suscribió en calidad de parte no consultiva el 4 de octubre de 1991. Trata aspectos relacionados con la designación de la Antártida, como reserva natural orientada a la paz, a la ciencia y a la protección de sus ecosistemas y medio ambiente.
13 de mayo de 1992. Montevideo, Uruguay	Sobre la creación del Instituto Interamericano para la investigación del cambio global.	Colombia lo ratificó mediante la Ley 304 de 1996. Para entrar en vigor se encuentra a la espera de la comunicación por el embajador. Trata aspectos relacionados con la creación de un instituto que concentre datos e investigue los cambios globales del medio ambiente.
5 de junio de 1992. Río de Janeiro, Brasil	Sobre la diversidad biológica.	Colombia suscribió el convenio, junto con ciento cincuenta y cinco países, en el marco de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y Desarrollo, entró en vigencia en junio de 1993. Colombia lo ratificó mediante la Ley 165 de 1994 y entró en vigor el 26 de febrero de 1995. Constituye el primer tratado de cobertura global, que encara el problema de la biodiversidad en forma integral, en donde del aspecto natural se pasa al campo social y económico, reconociendo la soberanía de los Estados sobre las especies en su territorio y tiende a llenar los vacíos de otros tratados.
5 de mayo de 1992. Nueva York, Estados Unidos.	Sobre el cambio climático.	Colombia lo suscribió, junto con ciento cincuenta y siete países y lo ratificó mediante la Ley 164 de 1994, después de ser ratificada por más de cincuenta Estados. En Colombia entró en vigor el 20 de junio de 1995. Trata aspectos relacionados con las medidas que se deben adoptar para detener y evitar el calentamiento global debido al efecto de invernadero.
6 de noviembre de 1992. Lima, Perú	Sobre el programa para el estudio regional del fenómeno de "El Niño"; ERFEN en el Pacífico sudeste	Colombia lo ratificó mediante la Ley 295 de 1996 y adherido el 15 de agosto de 1997, su objetivo es institucionalizar los programas de investigaciones nacionales de Colombia, Chile, Ecuador y Perú, coordinados por la CPPS desde 1974, del estudio del fenómeno regional de "El Niño", que permita el intercambio de información científica sobre la interacción oceanoatmosférica y climática, básica para predecir cambios a mediano y largo plazo, y acordar métodos y planes de trabajo para mejorar la interpretación de la información obtenida dentro del Erlen.

NOTAS

1. Los objetivos nacionales se dividen en dos: objetivos nacionales permanentes derivados de la Constitución Política y los objetivos nacionales actuales, derivados de las políticas de desarrollo y seguridad del gobierno del momento.
2. Los objetivos marítimos también son dos: permanentes de la Constitución Política y actuales de la política marítima que fije el gobierno del momento.
3. IDROBO, Ismael. Analysis of naval organizations within maritime national interest the case of Colombia. Tesis de grado, Master of Science in Resource Planning and Management for International Defense Monterey, California, 1977, página 13.
4. Escuela Superior de Guerra. Apreciación Política Estratégica Nacional. Santafé de Bogotá, 1996.
5. En este ejemplo no se consideraron todos los objetivos nacionales y en lo que respecta a los objetivos marítimos estos se adecuaron.
6. La Convemar reúne los aspectos más importantes sobre legislación marítima entre los Estados, contemplando límites marítimos, régimen de islas y Estados archipelágicos, protección y preservación del medio marino, investigación científica marina, desarrollo y transmisión de tecnología marina, solución de controversias, entre otros.
7. Plan Estratégico del Programa Nacional de Ciencia y Tecnología del Mar 1997 - 2002. Coicencias, Santafé de Bogotá, D.C., 12 de febrero de 1998, página 6.
8. ECOPETROL. Estudios geofísicos Alta Guajira. 1968 - 1970.
9. Foro Colombia Siglo XXI. Resumen Ecología y Medio Ambiente. Bogotá, julio de 1990, páginas 339 - 342.
10. Capitán de Corbeta Juan J. Jiménez. Op. cit., página 19.
11. PASTRANA ARANGO, Andrés, Presidente de la República. Palabras con ocasión del arribo del buque Escuela ARC "Gloria" de su travesía "GLORIA 30 AÑOS". Cartagena 15 de octubre de 1998, página 4.
12. Secretaría General. Comisión Colombiana de Oceanografía. "Marco jurídico internacional del mar en Colombia: una síntesis". Revista Comisión Colombiana de Oceanografía. EditoAser Santafé de Bogotá, D.C., 1994, páginas 23 - 28.