

Colombia Estado marítimo: impulso como Potencia Media Oceánica.*

Por: Capitán de Corbeta Francisco José Castañeda Angulo¹², Capitán de Corbeta Steve Fernando Mendoza Moyano¹³ y Capitán de Corbeta Guillermo Pardo Zapata¹⁴.

Los Estados que adquieren hegemonía regional tienen un objetivo a futuro: prevenir que otras áreas geográficas sean dominadas por otras grandes potencias. En otras palabras, hegemones regionales no desean competidores pares”.

Jhon Mearsheimer (Científico Político Norteamericano)

* Este ensayo es resultado del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en Colciencias y categorizado en “C”.

12 Capitán de Corbeta Francisco José Castañeda Angulo. Magister en Física Aplicada de la Escuela Naval de Posgrados de la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica (NPS). Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Especialista en Política y Estrategia Marítima, Profesional en Ciencias Navales e Ingeniero Electrónico de la Universidad Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”, Colombia. Especialista en Gestión Humana de la Universidad EAN, Colombia. Investigador del Grupo de Investigaciones “Poseidón” de la Facultad de Ciencias Navales y Náuticas de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” categorizado “B” por Colciencias. Oficial alumno del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” 2018. Correo electrónico francisco.castaneda@aramda.mil.co; francho79@gmail.com.

13 Capitán de Corbeta Steve Fernando Mendoza Moyano. Magister en Arquitectura e Ingeniería Naval de la Universidad de Lisboa (IST). Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Especialista en Política y Estrategia Marítima de la Universidad Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”, Colombia. Ingeniero Naval especialidad Mecánica, Profesional en Ciencias Navales de la Universidad Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”, Colombia. Perito Naval en Cubierta, Ingeniería Naval y Buceo y Salvamento. Oficial alumno del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” 2018. Correo electrónico steve.mendoza@armada.mil.co

14 Capitán de Corbeta Guillermo Pardo Zapata. Magister en Gestión Logística de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Especialista en Política y Estrategia Marítima, Profesional en Ciencias Navales y Administración Marítima de la Universidad Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”, Colombia. Especialista en Finanzas Corporativas del CESA, Colombia. Oficial alumno del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” 2018. guillermo.pardo@armada.mil.co

Resumen

Como parte de los efectos posteriores a la Segunda Guerra Mundial, los Estados han buscado establecer un orden jurídico que facilite la relación entre ellos respecto al uso del mar; nacen de esta manera los conceptos de Estado Ribereño (ER), Estado Rector del Puerto (ERP) y Estado de Abanderamiento (EDA), que incluyen la adopción de reglas y normas en la seguridad marítima y territorial. Es así como en Colombia la Dirección General Marítima (Dimar), que representa la Autoridad Marítima Nacional, se configura como la entidad encargada de materializar estas figuras con el acompañamiento de la Comisión Colombiana del Océano (CCO) y el apoyo de la Armada Nacional de Colombia; plantea la postura del país con relación a conceptos de soberanía, adopción de medidas para la seguridad de los buques y salvaguarda de la vida humana en el mar, la protección del medioambiente marino y los requisitos para inscripción y registro de buques en territorio nacional, que de manera armónica buscan, dar el impulso adecuado al país para convertirse en Potencia Media Oceánica (PMO).

Palabras Clave:

84

Estado Ribereño, Estado Rector del Puerto, Estado de Abanderamiento, país marítimo, potencia media oceánica.

Abstract

As part of the aftermath of the Second World War, States have tried to establish a legal order that facilitates the relationship between them with respect to the use of the sea; thus, the concepts of Coastal State (CE), Port State (PS) and Flag State (FS), which include the adoption of rules and regulations on maritime and territorial security. This is how in Colombia the General Maritime Directorate (Dimar), which represents the National Maritime Authority, is configured as the entity responsible for materializing these figures with the support of the Colombian Ocean Commission (CCO) and the support of the Colombian National Navy, raises the position of the Country in relation to concepts of sovereignty, adoption of measures for the safety of ships and safeguarding human life at sea, protection of the marine environment and requirements for registration and registration of ships in national territory, which harmoniously seek in giving the country the right impulse to become an oceanic medium power (OMP).

Key words:

Coastal State, Port State, Flag State, maritime country, oceanic medium power.

Fecha de Recepción: septiembre 11 de 2018

Fecha de Revisión: octubre 02 de 2018

Fecha de Aprobación: 30 de octubre de 2018

Introducción

La relación entre los Estados, en la medida en que el tiempo pasa, ha procurado darse de manera más abierta y diáfana; día a día por varias décadas se han realizado acercamientos con el fin de estrechar lazos y pactar o establecer políticas en beneficio común, pero ciertamente sin dejar de lado los intereses particulares que atañen a cada país. Motivados por el deseo de mantener una estabilidad, el consenso en cuestiones relativas a temas comunes, con un espíritu de cordialidad y cooperación que contribuya al mantenimiento de la paz y la justicia, es lo que finalmente redundará en el progreso y desarrollo de los pueblos como uno de los aspectos más importantes del interés nacional para cada Estado.

Diferentes fenómenos y efectos circunstanciales como por ejemplo los periodos de postguerra, la internacionalización, la creación de escenarios bilaterales y multilaterales, entre otros, así como la globalización cuyo propósito principal era y continúa siendo la apertura de mercados e integración de la economía regional y mundial han traído innumerables beneficios a los países y a diferentes actores estatales y no estatales, pero a su vez han suscitado controversias y generado inquietudes entre las cuales se encuentran los aspectos relativos al mar.

De otro lado, buscando la conveniencia de establecer pautas y criterios comunes, así como un orden jurídico que facilite la relación entre los países, que promueva y reconozca el uso de mares y océanos de manera adecuada, equitativa, sostenible, eficiente y que a la vez contribuya en la preservación y protección del medio marino y espacios costeros; se llevaron a cabo las conferencias de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, las cuales fueron celebradas en Ginebra en 1958 y 1960.

Estas conferencias poco a poco fueron generando los conceptos y posturas, que llevaron al enunciado de principios en la Resolución 2749 (XXV) del 17 de diciembre de 1970 y que posteriormente se incorporan y exponen de manera oficial en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar el 10 de diciembre de 1982, celebrada en Bahía de Montego (Jamaica); esta convención se constituye como un hito en la historia y la legislación de los mares y océanos; comúnmente conocida como Convemar, se le otorga el calificativo de la “constitución de los océanos”.

Aparecen entonces tres conceptos importantes: Estado Ribereño (ER), Estado Rector del Puerto (ERP) y Estado de Abanderamiento (EDA), figuras que de manera general contribuyen al relacionamiento de los Estados en esta materia e incluyen la adopción de reglas y normas en la seguridad marítima y territorial. Así las cosas, ¿cómo la Dirección General Marítima de Colombia (Dimar), teniendo como hoja de ruta a la Política Nacional de los Océanos y los Espacios Costeros (PNOEC), ha estimulado el desarrollo marítimo del país en ejercicio de su competencia en estas tres figuras?

86

Para el caso de Colombia, la Dirección General Marítima (Dimar), que representa la Autoridad Marítima Nacional, con apoyo coordinador de la Comisión Colombiana del Océano (CCO), es el ente encargado que estas figuras sean materializadas y adicional a ello, que se irradie el conocimiento respecto a que estas han propendido por el proceso de desarrollo y caracterización del término “Potencia Oceánica”, el cual denomina a una nación que:

Posee elevadas capacidades de poder marítimo nacional para la gestión integral del territorio, asegurándole la capacidad de proyección y participación decisiva en los escenarios internacionales; cuenta con una política proactiva que le permite afianzar su capacidad de influencia regional, con el propósito de incrementar el bienestar de su población y aumentar el desarrollo económico de manera sostenible (Comisión Colombiana del Océano, 2016, p. 22).

En contraste y bajo el precepto de lograr que Colombia sea a 2030 una Potencia Media Oceánica, es importante reconocer cómo la Armada República de Colombia (ARC) ha estructurado su Planeamiento de Fuerza 2030 con la concepción estratégica de convertirse en una

Marina Mediana de Proyección Regional, con todo lo que encierra este concepto, pero con sustento en sus cuatro vectores estratégicos (García, 2012). Por ende, en donde es preponderante la jerarquía de poder de la nación, el prestigio y poder tanto económico, militar y político (Nolte, 2006), siendo el mar el principal actor y es por esto, que desde el punto de vista doctrinal, el país va por un buen camino, requiriendo el soporte de políticas de Estado y voluntad de los gobernantes.

En primera instancia, Estado Ribereño constituye un concepto que está íntimamente relacionado con la soberanía de los Estados que poseen costa, va más allá de sus límites terrestres y aguas interiores, la cual es ejercida en espacios marinos en la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial, incluye lecho y subsuelo y se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial (ONU, 1982).

El Estado es completamente soberano en esa jurisdicción marítima, para lo cual podrá promulgar leyes y reglamentos sobre explotación de recursos, protección al medioambiente, salvaguarda de la vida humana, seguridad territorial, aduanas, actividad policiva, entre otros, que buscan la protección, promoción y desarrollo de sus Intereses Marítimos (Gabaldón García, 2012).

Colombia tiene una privilegiada condición bioceánica, posee 3189 km de costa y cerca de 928.660 km² de jurisdicción marítima que comprende mar territorial, zona contigua y zona económica exclusiva y se establece como ER al ejercer soberanía sobre sus aguas marítimas jurisdiccionales (Comisión Colombiana del Océano, 2017).

Con relación a la Convemar de 1982, Colombia participó activamente para su redacción y promulgación, siendo uno de los 130 países que la aprobaron, pero no ha sido ratificada como una posición estatal en materia de política exterior y que incide en los diferendos marítimos que existen (Cadena y Devia, 2012).

Colombia antes de la Convemar de 1982 tenía normatividad relativa al mar territorial y el ejercicio de soberanía del Estado en esos espacios, entre las cuales se puede destacar la Ley 120 del 30 de Diciembre de 1919 sobre yacimientos y depósitos de hidrocarburos, la Ley 96 del 07 de Diciembre de 1922 sobre pesca en los mares de la República y la Ley 14 del 31 de enero de 1923 mediante las cuales se expone que se entiende por mar territorial una zona de doce millas marinas en torno de las

costas del dominio continental y del dominio insular de la República. No obstante, pese a la no ratificación de la Convemar, Colombia ha dado cumplimiento y respetado las normas y exigencias que allí se enuncian y en ese sentido se ha dado alcance al concepto de ER en diferentes leyes y normas, entre las cuales se encuentran:

- La Ley 9 de 1961, por la cual se aprueba la Convención sobre la Plataforma Continental, suscrita en Ginebra el 29 de abril de 1958, durante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Plataforma Continental; en esta ley se reafirma el concepto de ER al establecer entre otras, el ejercicio de derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de su exploración y explotación de sus recursos naturales.
- La Ley 10 de 1978 por medio de la cual se dictan normas sobre mar territorial, zona económica exclusiva, plataforma continental y se dictan otras disposiciones.
- La Ley 26 del 24 de enero de 1986, por la cual se conceden autorizaciones al Gobierno Nacional para celebrar contratos administrativos de investigación histórica y de recuperación y/o conservación de antigüedades y valores náufragos y se dictan otras disposiciones; así como el Decreto Reglamentario No. 1673 de 1992 reafirman el concepto de ER al referir la soberanía de la Nación sobre estas especies náufragas que se encontrasen en las aguas interiores, el mar territorial y la zona económica exclusiva.

De igual manera, claramente se establece la figura de mar territorial y el ejercicio de soberanía que dan soporte al concepto de ER mediante el Artículo 101 de la Constitución Política, que indica:

Artículo 101. Los límites de Colombia son los establecidos en los tratados internacionales aprobados por el Congreso, debidamente ratificados por el Presidente de la República, y los definidos por los laudos arbitrales en que sea parte la Nación. Los límites señalados en la forma prevista por esta Constitución, sólo podrán modificarse en virtud de tratados aprobados por el Congreso, debidamente ratificados por el Presidente de la República. Forman parte de Colombia,

además del territorio continental, el archipiélago de San Andrés, Providencia, Santa Catalina y Malpelo, además de las islas, islotes, cayos, morros y bancos que le pertenecen. También son parte de Colombia, el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, el espacio aéreo, el segmento de la órbita geoestacionaria, el espectro electromagnético y el espacio donde actúa, de conformidad con el Derecho Internacional o con las leyes colombianas a falta de normas internacionales (Colombia, Asamblea Nacional Constituyente, 1991).

El Gobierno nacional colombiano es el encargado constitucionalmente de administrar los recursos del Estado, como lo contempla el Artículo 334 de la Constitución Política, lo que incluye regular y controlar todas las actividades marítimas y portuarias en su jurisdicción, de tal manera que es el Gobierno la máxima autoridad y delega esta función a través de la Dirección General Marítima (Dimar), orgánica del Ministerio de Defensa Nacional.

Es así como la Dimar se crea a través del Decreto Ley 2349 de 1971 y posteriormente es reorganizada y reestructurada, en los niveles normativo, práctico y técnico, mediante el Decreto Ley 2324 de 1984, por el cual se denominó Dirección General Marítima y Portuaria, constituyéndose de esta manera en la autoridad marítima colombiana, cuyo objetivo es la gestión, organización y control de actividades marítimas, así como la ejecución de las políticas adoptadas en esta materia (Presidencia de la República, 1984a).

La Dimar ejerce sus funciones bajo el concepto de la figura de ER y lo define así:

La Dimar desarrolla sus funciones en los espacios marítimos y vías fluviales fronterizos, a través de una normatividad propia para tal fin. De esta manera, su trabajo se centra en la administración, conservación y exploración de los recursos naturales, el control del tráfico marítimo para asegurar el cumplimiento de la reglamentación en materia de la salvaguarda de la seguridad integral marítima, con el fin de evitar accidentes por fallas operacionales de buques, errores

humanos, contaminación y la reducción de amenazas que pongan en riesgo la integridad del territorio colombiano (Dimar, 2018).

Así mismo en la PNOEC, se destaca como uno de los objetivos, establecer las condiciones para el desarrollo integral de los espacios marítimos a través del ejercicio de la soberanía, la promoción de los Intereses Marítimos, y la cooperación internacional, y expone que Colombia ha ratificado trece instrumentos internacionales de la OMI, concernientes a la seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio marino, la protección marítima, la facilitación del transporte marítimo, la formación y titulación de la gente de mar y los esquemas de responsabilidad civil e indemnización relacionados con la contaminación del medio marino (Comisión Colombiana del Océano, 2017).

En segunda instancia y en el contexto de Colombia como Estado Rector del Puerto, entendido este como la medidas que se adoptan para verificar el cumplimiento de las condiciones de seguridad de los buques con el único objetivo de salvaguardar la vida humana en el mar y proteger el medio ambiente marino (Vargas, Suárez, Wilches, & Pitta, 2012), se ha dado un significativo impulso para potenciar esta importante responsabilidad en un trabajo interadministrativo y coordinado entre la ARC, la CCO y la Dirección General Marítima (Dimar). Dicho impulso ha estado enmarcado, dentro de muchos otros aspectos, al desarrollo de un marco jurídico y el fortalecimiento de las instituciones directamente responsables en los principales puertos de tráfico marítimo internacional.

Si bien el ERP se puede definir como la figura del derecho marítimo internacional por medio de la cual los Estados Ribereños tienen la facultad de ejercer un efectivo control sobre los buques que arriben a sus puertos, las responsabilidades son inmensas y el control es ejercido por la Autoridad Marítima Nacional, es decir la Dimar para el caso del Estado colombiano, mediante el cual se cuenta con la investidura para inspeccionar todo buque extranjero que arribe a un puerto nacional, verificando sus condiciones y que el equipamiento cumpla con los requerimientos de las convenciones internacionales (C. Rodríguez, 2014).

Para el desarrollo de tal función tan relevante en el desarrollo del país como Estado Marítimo, se cuenta con instrumentos aprobados por Colombia, como los son el Convenio Internacional para Seguridad de la

Vida Humana en el Mar (SOLAS), el Convenio STCW 78/95, el Convenio MARPOL 73/78, entre otros, los cuales brindan los lineamientos requeridos por la Autoridad Marítima para ejercer la autoridad y cumplir sus obligaciones. Colombia ejerce su soberanía en el territorio marítimo a partir de la implementación de estas figuras que le provee el Derecho Marítimo Internacional y con ello la Dimar en su Plan Estratégico de Desarrollo 2030 establece la carta de navegación para mitigar los impactos y efectos prácticos que alteran el orden en el mar y el desarrollo seguro de las actividades marítimas (Dirección General Marítima, 2018).

Para el año 1995, la Organización Marítima Internacional (OMI) definió mediante la Resolución A.787 el procedimiento para el ERP proveyendo la guía para realizar las inspecciones y mantener una consistencia en el desarrollo de las mismas, el reconocimiento de las deficiencias en un buque, en su equipo o su tripulación, así como la aplicación de los procedimientos de control (IMO, 1995). Desde ese año, los Estados que han aprobado el convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional de 1948 han direccionado sus esfuerzos para el cumplimiento de las normativas, en lo particular Colombia lo aprueba con la Ley 8 de 1974, que con un adecuado desempeño interno desde la Dimar, se busca un alto nivel de satisfacción de sus servicios prestados al gremio marítimo (Dirección General Marítima, 2018).

Bajo esta óptica, teniendo en cuenta lo anterior, la Dimar desde el año 2011 ha tenido un desafío principalmente regulatorio, para lo cual ha expedido desde entonces un número importante de normas técnicas asociadas a las regulaciones de naves, gentes de mar y empresas de asuntos marítimos, ya que el marco regulatorio adolecía de una marcada obsolescencia que dificultaba precisamente su aplicación efectiva (Dirección General Marítima, 2015).

Un resultado significativo que permitió el fortalecimiento como ERP y en especial como EDA, fue la expedición de la Resolución No. 415 de 2014, definiendo un nuevo esquema para la identificación y valoración de las embarcaciones, la relación de equipos y certificados de acuerdo con esa tipificación (Dirección General Marítima, 2015). Lo anterior ha permitido que de manera gradual el país logre un alto nivel en los estándares en pro de la Defensa de la soberanía nacional y de la Seguridad y protección marítima, inclusive según Visión Colombia, para el 2019 el país contará con un Sistema Integrado de Seguridad Marítima que optimiza el cumplimiento como ERP (Dirección de Desarrollo Territorial Sostenible, 2007).

El hecho de contar Colombia con un representante permanente ante la OMI y el participar en los diferentes organismos, le permiten al país mantenerse actualizado en temas relativos a la autoridad marítima haciendo que las terminales portuarias sean cada vez más competitivas, estandarizando los procesos y regulando los procedimientos. En el caso de Colombia, los siguientes son los organismos en los cuales tiene participación así:

- Organización Marítima Internacional (OMI).
- Organización Hidrográfica Internacional (OHI).
- Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI).
- Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).
- Red Operativa de Cooperación Regional entre Autoridades Marítimas de Sudamérica, México, Panamá y Cuba (ROCRAM).
- Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA).
- Acuerdo Regional para el Control de Buques por Estado Rector del Puerto de 1992-Acuerdo de Viña del Mar.

Es precisamente este último, el organismo regional encargado de coordinar las funciones del ERP por cada una de la Autoridades Marítimas de Sudamérica y así evitar el tráfico de buques sub-estándar, es decir por debajo de los estándares mínimos de seguridad y cumplimiento (Dirección de Desarrollo Territorial Sostenibel, 2007). Así mismo, en coordinación con la CCO como pilar del desarrollo marítimo del país, es un órgano intersectorial de asesoría, consulta, planificación y coordinación del Gobierno Nacional en materia de Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC) y sus diferentes temas conexos, estratégicos, científicos, tecnológicos, económicos y ambientales relacionados con el desarrollo sostenible de los mares colombianos y sus recursos (CCO., 2006).

Dentro de los esfuerzos para fortalecer las funciones como ERP por parte de la Dimar se resalta, entre otros, la implementación del Reglamento Nacional de Francobordo para naves y artefactos navales de bandera colombiana con eslora menor a 24 m. no regidos por convenios (GlobalReg) adoptando y aplicando la parte legislativa respecto de

la seguridad de los buques, es decir un código marítimo, definiendo los derechos y obligaciones del Estado, estableciendo los derechos que tienen los servicios a cargo de la seguridad de los buques para inspeccionarlos, así como la emisión de certificados de seguridad y en caso de ser necesario, poder iniciar acciones legales por incumplimiento de las normas (Dirección General Marítima, 2017).

En consecuencia, la Dimar ha definido cuatro faros institucionales, para lo cual el tercero de ellos está definido como la “contribución Intereses Marítimos y Objetivos de Desarrollo Sostenible” que en contexto representa cómo el ejercicio de la Autoridad Marítima apoya al desarrollo del país (M. Rodríguez, 2018). De ahí que, existe una correlación entre los planes estratégicos de la OMI y la OHI para el cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible que estén relacionados con los trece Intereses Marítimos Nacionales.

Adicionalmente, por parte de la ARC, la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” (ENAP) como Universidad avalada por el Ministerio de Educación mediante Resolución No. 11893 del año 1977 y se rige bajo la Ley 30 de 1992 (Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla,” 2016) y acreditada en alta calidad mediante Resolución 24403 del 10 de noviembre de 2017, ha permitido ser la institución que desde la academia, contribuye al desarrollo de Colombia como País Marítimo.

Esta contribución se ve materializada en la formación y capacitación de gente de mar, quienes se convierten posteriormente en inspectores, peritos y supervisores de las buenas prácticas, así como el desarrollo de proyectos de investigación a través del Centro de Investigación, Desarrollo e Innovación para las Actividades Marítimas (CIDIAM), generando productos que dan solución a problemáticas y atención de requerimientos del gremio marítimo, en especial lo relacionado con la seguridad en las maniobras de buques, tránsitos seguros por canales de acceso y simulaciones experimentadas.

En tercera instancia, por definición el EDA es el Estado en donde se registra un buque. Con referencia a lo anterior, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar) indica en su numeral 1 Artículo 91 lo siguiente:

Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque (ONU, 1982, p. 68, 69).

Así mismo, la Convemar establece una serie de responsabilidades para los Estados de Abanderamiento a través de su Artículo 217, a continuación, se presenta la del numeral 1 por considerarse la más relevante, así:

Los Estados velarán por que los buques que enarboles su pabellón o estén matriculados en su territorio cumplan las reglas y estándares internacionales aplicables, establecidos por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general, así como las leyes y reglamentos que hayan dictado de conformidad con esta Convención, para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino por buques; asimismo, dictarán leyes y reglamentos y tomarán otras medidas necesarias para su aplicación (ONU, 1982, pp. 129-130).

En el caso colombiano, la jurisdicción sobre los buques que enarboles el pabellón de Colombia se realiza a través de la Dirección General Marítima, tal y como fue establecido mediante el Decreto 2324 de 1984 en su Artículo 2 parágrafo 1 "En virtud de los derechos del país como Estado del Pabellón la Dirección General Marítima y Portuaria ejercerá jurisdicción sobre los buques y artefactos navales, más allá del límite exterior de la zona económica exclusiva" (Presidencia de la República, 1984b). Dicha tarea, se ha venido realizando con profesionalismo desde la época en que fue decretado.

Sin embargo, la situación del registro de buques en el país es realmente preocupante. En la (Tabla 1), se puede apreciar que en los últimos cinco años solo han sido registrados cuatro buques con un rango de peso bruto superior a las 2000 toneladas, así mismo, se ha presentado una disminución significativa en el registro de buques dentro del rango de las 1000 y las 2000 toneladas, pasando de 53 en el año 2013 a solo cuatro en el año inmediatamente anterior. Dentro de las razones que manifiestan los armadores colombianos, para no registrar los buques en el país, se encuentran dos principalmente: la carga impositiva (impuestos,

aranceles, etc.); la falta de alineación de entre la MLC 2006 (Maritime Labour Convention) y el código laboral colombiano (Dimar, 2018).

RANGO DE PESO BRUTO	2017	2016	2015	2014	2013
Rango A (0000 - 0010)	709	470	440	459	401
Rango B (0010 - 0025)	74	66	58	56	60
Rango C (0025 - 0050)	23	20	9	14	13
Rango D (0050 - 0150)	5	11	10	12	11
Rango E (0150 - 0300)	3	10	9	15	10
Rango F (0300 - 0500)	3	2	7	13	15
Rango G (0500 - 1000)	1	4	8	9	0
Rango H (1000 - 2000)	4	9	19	48	53
Rango I (Mayor a 2000)	0	1	1	1	1

Tabla 1. Registro de buques con bandera de Colombia en los último cinco años

Tomada de Dimar

Por otro lado, y a pesar de la importancia que representa registrar buques con el pabellón de Colombia con el ánimo de impulsar el desarrollo marítimo nacional y de posicionar al país como referente económico a nivel internacional, estas intenciones se ven obstaculizadas por algo que se llama las Banderas de Conveniencia (BDC). ITF Seafarers, define las BDC de la siguiente forma:

Un buque con bandera de conveniencia (BDC) es aquel que enarbola el pabellón de un país diferente al de su propietario. Varios factores llevan a un armador a preferir un registro de conveniencia: tasas de registro muy baratas, impuestos muy bajos o inexistentes, y la libertad de contratar mano de obra barata (ITF, 2008).

A pesar de que la Convemar indica que debe “existir una relación auténtica entre el Estado y el buque” (p. 69), la mayoría de los buques

con un peso bruto por encima de las 1000 toneladas, son registrados bajo banderas de conveniencia. Las principales BDC para el año 2017 y su respectiva comparación con el año 2016, pueden ser visualizadas en las siguientes figuras:

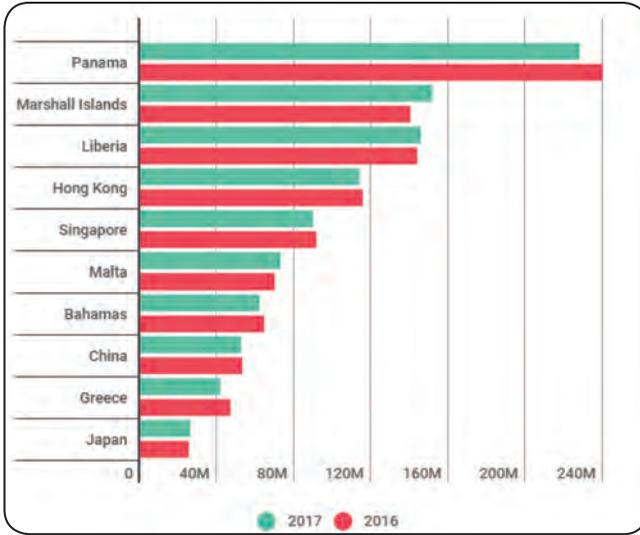


Figura 1. Banderas de conveniencia, clasificadas por su tonelaje bruto (Gross Tonnage).

Tomada de (LR, 2017)

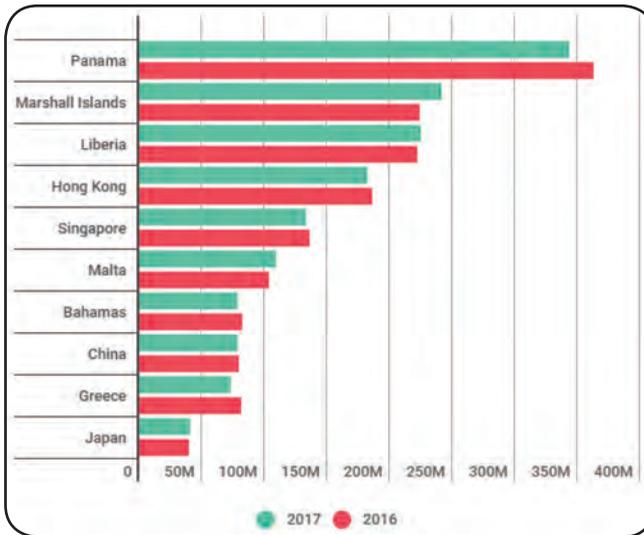


Figura 2. Banderas de conveniencia, clasificadas por su DWT (Dead Weight Tonnage).

Tomada de (LR, 2017)

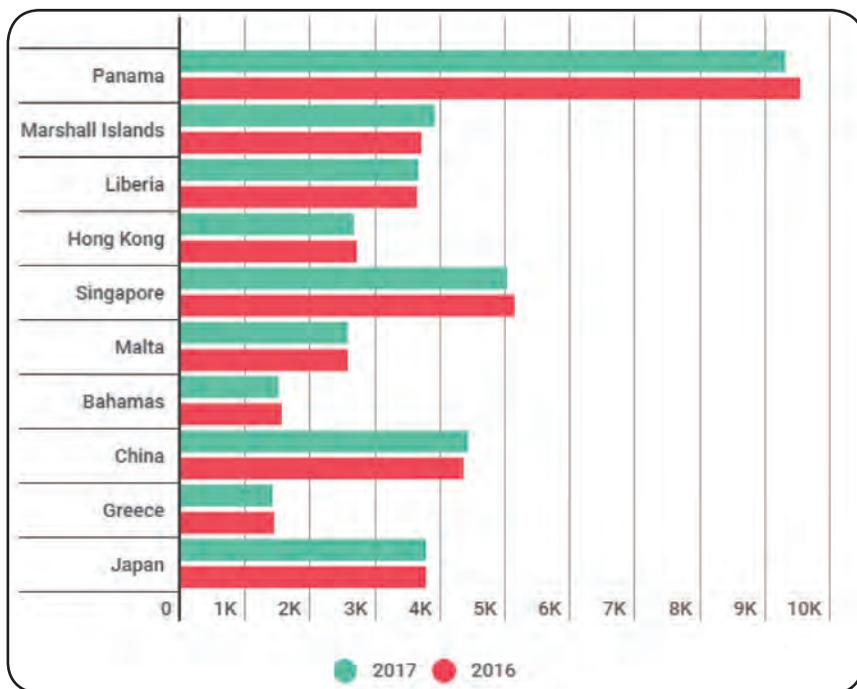


Figura 3. Banderas de conveniencia, clasificadas por el número de buques registrados

Tomada de (LR, 2017)

En las figuras anteriores, también puede apreciarse que el país vecino de Panamá lidera el ranking en las tres categorías presentadas. En ese sentido, la BBC News en su artículo online titulado “Why so many shipowners find Panama’s flag convenient”, comenta lo siguiente:

La mayoría de los buques mercantes que ondean la bandera de Panamá pertenecen a propietarios extranjeros que desean evitar las regulaciones marinas más estrictas impuestas por sus propios países. Panamá opera lo que se conoce como un registro abierto. Su bandera ofrece las ventajas de un registro más fácil (a menudo en línea) y la posibilidad de emplear mano de obra extranjera más barata. Además, los propietarios extranjeros no pagan impuestos sobre la renta (Traducción propia)¹⁵ (BBC, 2014).

15 Texto original: Most merchant ships flying Panama’s flag belong to foreign owners wishing to avoid the stricter marine regulations imposed by their own countries. Panama operates what is known as an open registry. Its flag offers the advantages of easier registration (often online) and the ability to employ cheaper foreign labour. Furthermore the foreign owners pay no income taxes.

Así mismo, las diferentes BDC ofrecen una serie de beneficios y ventajas con tal de atraer el mayor grupo de armadores. A continuación, se presentan algunos de esos beneficios ofrecidos por tres de las principales BDC:

Panamá (Panamá's Embassy in London, 2017):

- Sin restricciones de nacionalidad para el registro.
- No hay restricciones de nacionalidad para la dotación.
- Sin requisitos de tonelaje mínimo o edad para los buques.
- No se necesitan nuevas inspecciones para cambiar el registro de las embarcaciones si tienen certificados legales válidos.
- El procedimiento de registro es rápido y fácil. Un barco puede registrarse en un período de 8 horas si cumple con todos los requisitos.
- Ofrecen descuentos para barcos de nueva construcción, para barcos dentro de los 5 años de la colocación de la quilla, para barcos que no han sido detenidos en los últimos 24 meses, para grupos de barcos y mucho más.
- No existen requisitos bajo la legislación panameña para que el propietario, ya sea una persona física o jurídica, sea panameño.
- Los ingresos generados por el comercio marítimo internacional de buques mercantes registrados en Panamá están exentos de impuestos, independientemente de que los contratos se hayan realizado dentro de Panamá. Además, el producto de la venta o transferencia de un buque registrado en Panamá no está sujeto al impuesto a las ganancias de capital incluso cuando la transacción se ejecuta en Panamá.
- La Autoridad Marítima de Panamá, de conformidad con la Ley panameña N° 57 de 6 de agosto de 2008, ha autorizado a los capitanes a celebrar matrimonios civiles a bordo de buques en alta mar. Las personas de cualquier nacionalidad ahora pueden celebrar su matrimonio a bordo.

Liberia (Liberian Registry, 2018):

- El Registro de Liberia no requiere que los buques sean construidos por una nación en particular. Los suministros para la construcción y el equipamiento también están libres de restricciones similares. Sin este tipo de proteccionismo, los armadores pueden buscar y solicitar constructores de buques únicamente por consideraciones comerciales, como competencia, experiencia y precio.
- Los requisitos de personal especificados por el Registro de Liberia se basan exclusivamente en la competencia, el reconocimiento internacional y la operación segura. Muchos registros nacionales requieren dotación por ciudadanos del país de registro.
- El régimen de registro de hipotecas del Registro de Liberia es reconocido internacionalmente y aceptable para los bancos de muchas jurisdicciones, lo que permite la mejor oportunidad de obtener el financiamiento más favorable.
- Los trámites de preinscripción son ágiles y fáciles de usar, diseñados para cumplir con los estándares internacionales con relación a la seguridad y la documentación.
- El Registro de Liberia ofrece un servicio profesional a un precio competitivo. Los ahorros realizados por el uso de la tecnología se transfieren a los clientes del Registro.

Singapur (MPA, 2018):

- Pueden ser empleados oficiales y tripulaciones de cualquier nacionalidad. Para mantener la calidad y la competencia, toda la tripulación debe cumplir con los estándares del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Certificación y Guardia para la Gente de Mar (STCW) 1978.
- Permite a los oficiales e ingenieros extranjeros que poseen certificados de competencia extranjeros válidos y relevantes para servir a bordo de los barcos de Singapur. No se requiere aprobación previa.
- Los beneficios derivados de la operación de un buque de Singapur están exentos del impuesto sobre la renta de Singapur.

Algunos años atrás, las BDC que tenían el monopolio del registro de buques, se encontraban siempre en las listas negras que anualmente publica la International Chamber of Shipping por la flexibilidad y falta de control en los buques que navegaban ondeando su pabellón, sin embargo y a pesar de los numerosos beneficios y ventajas que estas BDC presentan para los armadores, actualmente, las BDC del top 10 ya se encuentran en las listas blancas. Lo anterior, hace estas BDC aún más atractivas para los armadores.

Todo lo anterior, sin lugar a dudas dificulta que Colombia impulse el desarrollo marítimo del país como EDA, sin embargo, la tarea no es imposible. Por otro lado, es preciso que se haga un ejercicio juicioso de comparación entre la serie de beneficios y ventajas que ofrecen las principales BDC y los requisitos que exige el Estado colombiano para registrar un buque. De tal manera, que se pueda trabajar en aquellos requisitos que de alguna u otra forma generen una ventaja comparativa con los otros países de la región, sin sacrificar la seguridad y el buen nombre de la nación.

100 Así, considerando lo anterior, se evidencia que el Estado colombiano bajo la figura de Estado Ribereño ha implementado una serie de mecanismos, procedimientos y directrices y mediante una política pública como la PNOEC trabaja de manera integral para mantener, proteger y desarrollar los Intereses Marítimos dentro de un orden normativo ajustado a la visión de crecimiento sostenible, además de ser un actor preponderante en el escenario internacional en su condición de ER.

Segundo, se puede concluir que el esfuerzo interadministrativo y la coordinación interinstitucional liderada por la CCO, con el irrestricto apoyo de la Dimar y en concordancia directa con la ARC, le han permitido al país desde el año 2007 y con su última versión en 2017, mediante un documento conducente y adecuado al entorno país como lo es la PNEOC, generar los lineamientos para adoptar una política de Estado que ha facilitado identificar las principales problemáticas y necesidades en torno al mar. Por lo tanto, al percibir al océano de manera integral y sistemática, se le ha dado impulso a Colombia para que a futuro se logre posicionar como una potencia media oceánica.

Tercero, el ejercicio de la figura de EDA por parte de Colombia, es una excelente oportunidad para impulsar el desarrollo marítimo del país. Como fue presentado anteriormente, los armadores prefieren Estados

que les faciliten los trámites para el registro de sus buques, en ese sentido, ya la Dimar tiene identificado los principales inconvenientes que encuentran los armadores en el Estado colombiano para el registro de buques (carga impositiva y MLC 2006 vs Código Laboral Colombiano). Por lo tanto, el primer paso es corregir esos dos obstáculos que encuentran los dueños de los buques.

Asimismo, se recomienda que Colombia a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, apoyado con un grupo de expertos e instituciones como la CCO, la ARC, la Dimar y diferentes sectores que representen todos los campos de acción del Estado, realicen un análisis integral de la conveniencia de ratificar la Convemar o por el contrario seguir en el statu quo actual, en el que se realiza un cumplimiento a las directrices, conceptos y políticas expuestas.

Esto principalmente teniendo en cuenta las implicaciones que surgen con relación a las normas consuetudinarias o la costumbre internacional, que en este caso es posible que ciertas disposiciones de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, sean aplicadas en un proceso que va a depender de cuál ha sido la actuación estatal en forma reiterada y considerando que esas normas les son aplicables, en este momento en el que cursan aun dos demandas de Nicaragua contra Colombia ante la Corte Internacional es significativo y esencial este aspecto, pues la Corte podría tener en cuenta dos elementos constitutivos de la costumbre: el material y la opinio juris, tal como lo establece el Derecho Internacional (Avello Galviz, 2016).

Sin embargo, y a pesar que existe la Política Nacional de los Océanos y los Espacios Costeros, para que se desarrolle a plenitud, se requiere del compromiso de todos los poderes del Estado y que sean involucrados todos los sectores que tienen injerencia en temas relacionados con el mar, otorgándole el impulso que demanda una política con mencionadas características. Así mismo, requiere de una importante voluntad del conductor político, con el fin de lograr la aprobación de ciertas leyes que le otorguen a la PNOEC el apoyo necesario para cumplir los planes y estrategias propuestas, que como constante requieren de un presupuesto sólido y constante.

Por otro lado, se requiere realizar una revisión de los requisitos que se exigen para el registro de los buques en el país, teniendo en cuenta que los procedimientos existentes se tornan complicados y tediosos, haciendo

poco motivante al gremio. A nivel global, hay varios Estados que pueden servir como referente para generar beneficios que realmente sean atractivos para los armadores, y de esa manera, potenciar el país como Potencia Media Oceánica, al punto que sea Colombia por su posición geográfica privilegiada, un Estado llamativo para abanderamiento.

Referencias Bibliográficas

Asamblea Nacional Constituyente. (1991). Constitución Política de Colombia de 1991. Bogotá, Colombia BBC. (2014). Why so many shipowners find Panama's flag convenient - BBC News. Retrieved August 17, 2018, from <https://www.bbc.com/news/world-latin-america-28558480>

103

CCO., S. E. (2006). Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros (PNOEC), 96. Retrieved from <http://www.cco.gov.co/cco/publicaciones/83-publicaciones/383-politica-nacional-del-oceano-y-los-espacios-costeros-pnoec.html>

Comisión Colombiana del Océano. (2016). Hacia una Potencia Oceánica Comisión Colombiana del Océano. (Secretaría Ejecutiva Comisión Colombiana del Océano, Ed.). Bogotá D.C. Retrieved from <http://www.cco.gov.co/docs/publicaciones/potencia-oceanica.pdf>

_____. (2017). Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros. Bogotá D.C. Retrieved from http://www.cco.gov.co/docs/publicaciones/pnoec_2015.pdf

DIMAR. (2018). Conferencia Poder Marítimo_ESDEGUE. Bogotá. Dirección de Desarrollo Territorial Sostenible. (2007). 2019 Visión Colombia II Centenario. Bogotá D.C.

Dirección General Marítima. (2015, December). 63 años de la Autoridad Marítima. País de Mares, 104.

_____. (2017). Desarrollo del Territorio Marítimo Nacional desde una perspectiva de Seguridad Integral Marítima. (Entrelibros, Ed.) (4ta ed.). Bogotá D.C: Conmarkcom. <https://doi.org/10.15713/ins.mmj.3>

_____. (2018). Plan Estratégico de Desarrollo 2030. Bogotá D.C. Retrieved from https://www.Dimar.mil.co/sites/default/files/attach/plan_estrategico_de_desarrollo_2030_-_impresionv2_1.pdf

Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla." (2016). Proyecto Educativo Institucional (1ra ed.). Cartagena de Indias: Alpha Editores.

García, R. (2012). Planeamiento de Fuerza 2030. Bogotá D.C: Armada República de Colombia.

IMO. Procedures for Port State Control, Pub. L. No. A.787, 72 (1995). Great Britain.

ITF. (2008). ¿Qué son las Banderas de Conveniencia (BDC)? Retrieved from https://www.itfseafarers.org/what_are_focs.cfm/ViewIn/SPA

Liberian Registry. (2018). Unique Advantages | The Liberian Registry. Retrieved August 20, 2018, from <http://www.lisr.com/unique-advantages>

LR. (2017). Top 10 flag states 2017 :: Lloyd's List. Retrieved August 17, 2018, from <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1120177/Top-10-flag-states-2017>

MPA. (2018). Benefits of SRS. Retrieved August 20, 2018, from <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/singapore-registry-of-ships/about-srs-and-what-new/benefits-of-srs>

Nolte, D. (2006). Potencias regionales en la política internacional: conceptos y enfoques de análisis (No. 30). Hamburgo. Retrieved from www.giga-hamburg.de

ONU. (1982). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. United Nations-Treaty Series, 1834, 371-542.

Panama's Embassy in London. (2017). Panama Flag Advantages | Embassy and Consulate General of Panama in London. Retrieved August 20, 2018, from http://www.panamaembassy.co.uk/?page_id=602

Presidencia de la República. Decreto Ley 2324 de 1984 por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima, Pub. L. No. 2324, Decreto Ley 54 (1984). Presidencia de la República. Retrieved from https://www.Dimar.mil.co/sites/default/files/dl2_3241984.pdf

Presidencia de la República. (1984b). Decreto Ley 2324 de 1984 Por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima y Portuaria. Nota, 1, 54.

Rodríguez, C. (2014). Estado Rector de Puerto y de la OMI. Retrieved August 17, 2018, from <https://prezi.com/oz5mikajg4dq/estado-rector-de-puerto-y-de-la-omi/>

Rodríguez, M. (2018). Contribución de la Dimar al desarrollo del Poder Marítimo colombiano. In *Cátedra Intereses Marítimos* (p. 18). Bogotá D.C: Dirección General Marítima.

Vargas, C., Suárez, J., Wilches, W., & Pitta, J. (2012). Significado y alcance de las figuras de Estado Ribereño, Estado Rector del Puerto y Estado de Abanderamiento en Colombia. Bogotá D.C.