

Seguridad integral marítima como base para el desarrollo económico *

Por Capitán de Corbeta Rafael Hurtado Valdivieso³⁶

Resumen

Colombia depende del transporte marítimo para incrementar su participación en los mercados internacionales y consolidar su desarrollo económico; la seguridad en las áreas marítimas jurisdiccionales ha sido definida a nivel país, bajo el concepto de Seguridad Marítima Integral establecido por la Dirección General Marítima, sin embargo, dado el carácter estratégico del transporte marítimo y lo dispuesto en las leyes colombianas, este propósito está ligado al trabajo de la Armada Nacional de Colombia y en especial a su Cuerpo de Guardacostas. Por lo anterior, mantener unas líneas de comunicación marítimas seguras y eficientes debe ser considerado un objetivo de importancia nacional que impactará el desarrollo económico del país.

Palabras Clave:

Seguridad integral marítima, transporte marítimo, desarrollo marítimo, comercio.

* Ensayo con referencia en Tesis meritoria ENAP 2016. Trabajo "Propuesta de mejoramiento de la Estrategia Marítima Colombiana para asegurar el cumplimiento de los instrumentos OMI por parte de la DIMAR".

³⁶ Oficial Superior del Cuerpo Ejecutivo Superficie de la Armada Nacional de Colombia. Profesional en Ciencias Navales ENAP, 2009. Administrador ENAP, 2012. MSc Asuntos Marítimos, 2015, Universidad Marítima Mundial, Malmo, Reino de Suecia. Especialista en Política y Estrategia Marítima ENAP, 2016. Reconocimientos: Becario Colfuturo año 2014. Becario Lloyd's Register Foundation año 2015.

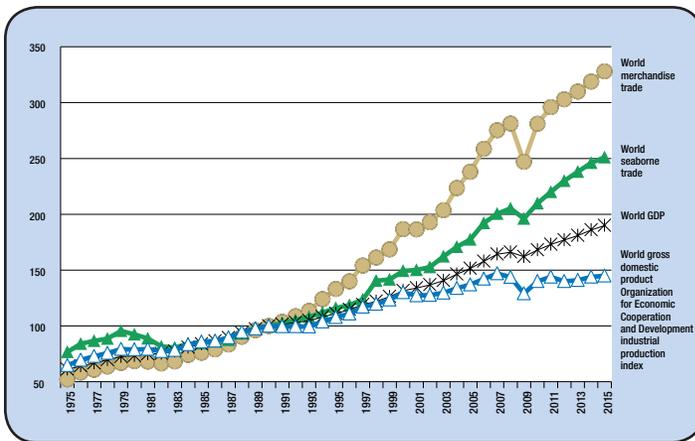
El Transporte Marítimo y Desarrollo Económico

El transporte marítimo juega un papel determinante en el desarrollo de las naciones, se puede afirmar que existe una correlación directa entre prosperidad, comercio y transporte marítimo. Esto se debe a que, en aras de lograr un crecimiento económico, los países incrementan su nivel de intercambio comercial y este se hace efectivo a través del transporte marítimo.

En el artículo “El transporte y el desarrollo económico” de los Señores Jean-Paul Rodrigue y Theo Notteboon se explica como el transporte tiene una incidencia directa sobre el desarrollo económico de una sociedad. Los autores resaltan el hecho de que ninguna actividad económica es posible sin una infraestructura base y que la competitividad de una economía se ve afectada por la eficiencia de los medios de transporte (Rodrigue & Notteboon).

Otro elemento de análisis importante puede obtenerse del Reporte del año 2015 sobre transporte marítimo desarrollado por la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo). En la gráfica No. 1 se evidencia una correlación directa entre Producto Interno Bruto Mundial el Transporte Marítimo y el Comercio Mundial. (Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo, 2015).

Figura 1. Índices de Producción Industrial de Países de la OCDE, PIB mundial, Transporte Marítimo y Comercio Mundial de 1995 a 2015.



Fuente: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf

El caso colombiano no constituye una excepción a la regla, según las cifras proporcionadas por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) en su informe del año 2015, el transporte marítimo fue la vía de salida del 98,2 % de las exportaciones nacionales (Ministerio del Transporte, 2015).

Por otro lado, en las tablas 1 y 2 que se encuentran a continuación puede observarse como el modo marítimo es primordial para el transporte internacional de mercancías tanto en importaciones como en exportaciones (Ministerio de Transporte Industria y Turismo, 2015)

Tabla 1. Importaciones de carga en toneladas por modos de transporte 2002-2014

AÑO	IMPORTACIONES					TOTAL IMPORTACIONES
	TERRESTRE	AÉREO	MARÍTIMO			
			Muelles Privados	Sociedades Portuarias Regionales	Puertos Especializados	
2002	1.222.206	123.441	2.261.492	8.724.685	240.033	12.571.857
2003	1.214.109	106.798	2.752.283	8.625.699	580.112	13.279.001
2004	1.397.554	121.720	3.497.358	9.610.462	473.432	15.100.526
2005	1.331.256	136.329	2.527.223	10.360.309	3.118.660	17.473.777
2006	1.475.282	142.890	4.101.554	12.175.130	1.077.308	18.972.164
2007	1.480.698	153.915	5.075.452	12.739.947	1.786.302	21.236.314
2008	1.669.640	142.714	5.695.531	13.510.749	1.475.319	22.493.953
2009	1.588.102	127.418	4.050.226	12.128.313	2.609.345	20.503.404
2010	1.377.516	142.779	7.537.003	13.125.837	1.276.090	23.459.225
2011	1.487.162	153.941	8.995.615	13.822.336	4.705.304	29.164.358
2012	1.762.499	155.383	10.110.379	14.584.655	5.446.489	32.059.405
2013	1.963.166	135.920	11.122.621	14.498.522	5.868.003	33.588.231
2014	1.989.883	150.908	15.691.408	15.198.727	1.901.704	34.932.630

Toneladas

Fuente: Transporte en Cifras 2014 Ministerio de Transporte

https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/documentos_del_ministerio/Estadisticas

Tabla No. 2 Exportaciones de carga en toneladas por modos de transporte 2002-2014

AÑO	EXPORTACIONES					
	TERRESTRE	AÉREO	MARÍTIMO			TOTAL EXPORTACIONES
			Muelles Privados	Sociedades Portuarias Regionales	Puertos Especializados	
2002	1.194.696	232.624	2.925.674	4.934.091	49.577.171	58.864.256
2003	1.063.455	252.968	4.098.026	6.159.188	49.475.063	61.048.700
2004	2.558.282	435.061	6.544.505	7.526.307	59.069.401	76.133.556
2005	2.658.448	281.890	2.858.897	6.966.245	65.931.500	78.696.980
2006	3.179.678	285.877	3.032.044	7.841.723	57.886.079	72.225.401
2007	3.343.481	287.229	3.577.263	9.606.711	73.655.614	90.470.298
2008	3.309.772	418.751	3.164.078	10.511.049	95.258.514	112.662.164
2009	2.714.603	273.099	3.087.239	9.217.857	80.768.779	96.061.577
2010	2.285.426	288.639	2.972.866	9.361.203	97.611.908	112.520.042
2011	2.083.813	486.018	9.954.372	10.341.319	106.128.292	128.993.814
2012	2.281.258	682.028	10.415.789	9.412.851	107.827.947	130.619.873
2013	2.746.323	762.454	25.724.849	7.283.508	101.127.301	137.644.435
2014	2.471.992	809.946	64.963.566	6.317.922	61.116.947	135.680.373

Toneladas

Fuente: Transporte en Cifras 2014 Ministerio de transporte

https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/documentos_del_ministerio/Estadisticas

166

En este orden de ideas, el transporte marítimo se constituye en modo principal para la entrada y salida de mercancías del país. En consecuencia, la economía de Colombia si depende del transporte marítimo para su crecimiento, es decir que Colombia se comunica con el mundo gracias a sus mares y por ende, mantener la seguridad en los espacios marítimos nacionales es de vital importancia.

Sistema Internacional para mantener la Seguridad Marítima

Teniendo en cuenta la situación de Colombia y demás países del mundo, y considerando la importancia que el movimiento de mercancías por el mar tiene para la economía global, la Organización de Naciones Unidas (ONU) estableció un régimen regulatorio común y de aplicabilidad universal. La Organización Marítima Internacional (OMI) es la agencia especializada de la Organización de Naciones Unidas (ONU) encargada de establecer el marco normativo para que el sector marítimo del mundo sea sostenible, seguro y eficaz. (Organización Marítima Internacional, 2016). Desde su fundación en 1948 la Organización Marítima Internacional ha generado más de 50 convenios y cientos de códigos, directrices y recomendaciones que regulan casi todos los aspectos del sector.

Como se expuso anteriormente, dadas las características globales del transporte marítimo se requiere que la normatividad marítima tenga una aceptación e implementación uniforme en todo el mundo. (Organización Marítima Internacional, 2016).

Los principales elementos normativos de la OMI y que son conocidos como "Instrumentos OMI" son El Convenio Internacional para la prevención de contaminación por buques (MARPOL 73/78), El Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS 74), Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW), y la Convención Laboral Marítima (MLC 2006).

Así mismo, es importante señalar que el actual sistema mundial de seguridad marítima establecido por la ONU (a través de la OMI) afronta problemas estructurales, pues si bien la OMI es la autoridad que elabora los tratados códigos y directrices para la operación segura de embarcaciones y el desarrollo de la industria marítima, esta entidad intergubernamental no cuenta con herramientas coercitivas para asegurar su efectiva implementación (Barchue, 2015). La responsabilidad recae entonces sobre las autoridades nacionales de los países, quienes son al final los encargados de hacer cumplir las normas.

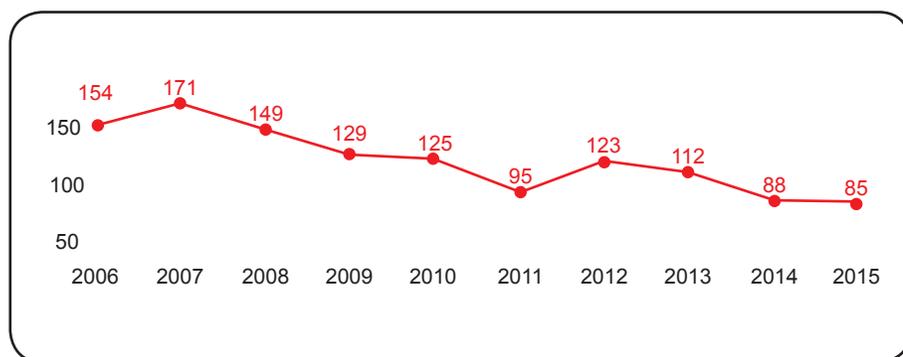
Seguridad y Eficiencia

En el reporte del año 2015 la Cámara Internacional del Transporte Marítimo destacó el hecho de que "La seguridad del transporte marítimo puede considerarse como un factor principal que tendrá una incidencia en la eficiencia del mismo" (International Chamber of Shipping, 2015). Pues los accidentes y siniestros marítimos no solo afectan a las naves, empresas y Estados directamente implicados, también tienen un efecto negativo en las primas de riesgo y cobros de las aseguradoras, esto a la final degenera en un transporte marítimo ineficiente (Butt& Johnson, 2014). La International Chamber of Shipping (ICS) es la organización que agrupa las asociaciones de armadores de buques que representan todos los diferentes sectores del comercio marítimo de 37 países y agrupan más del 80% de la flota mercante del mundo.

Internacionalmente se entiende que una efectiva implementación de los instrumentos normativos OMI, tendrá como consecuencia directa un elevado nivel de seguridad de las operaciones marítimas y por

lo tanto el mantenimiento de cifras bajas en siniestros e incidentes marítimos. Sin embargo, pese a los esfuerzos realizados a nivel global y regional el nivel de implementación de las normativas OMI es muy disímil en diferentes partes del mundo, esto afecta de manera directa el nivel de seguridad de las operaciones y como se mencionó anteriormente la eficiencia de todo el sistema (Barchue, 2015).

Figura 2. Pérdidas totales de buques por año 2006-2015.



Fuente "Safety Shipping Review 2016" de Allianz Global Corporate & Specialty

168

A nivel mundial se han visto mejoras sustanciales en seguridad marítima y eso se pone de manifiesto en la reducción de siniestros marítimos de la ilustración No. 2. No obstante, durante el 2015 hubo 85 pérdidas totales de buques, lo que sigue siendo una cifra preocupante y sugiere la existencia de un margen de mejora sustancial. En conclusión, pese a la tendencia favorable en la reducción de número de casos presentados, aumentar de la seguridad marítima debe seguir siendo una prioridad para la OMI y las autoridades nacionales (Allianz Global Corporate & Specialty, 2016).

Seguridad Integral Marítima en Colombia

En Colombia es la Dirección General Marítima DIMAR la entidad delegada por el Gobierno Nacional para cumplir el rol de autoridad marítima, el artículo 5 del decreto ley 2324 de 1984 establece que: "le corresponde promover el desarrollo de la investigación científica marina y el aprovechamiento de los recursos del mar; aplicar, coordinar, fiscalizar y hacer cumplir las normas nacionales e internacionales tendientes a la preservación y protección del medio marino; autorizar y controlar las concesiones y permisos en aguas, terrenos de bajamar, playas y demás bienes de uso público de las áreas de su jurisdicción;

autorizar y controlar los trabajos de dragado, relleno y otras obras de ingeniería oceánica en su jurisdicción, y adelantar y fallar las investigaciones por violaciones de normas de marina mercante incluida la contaminación marina”

También es importante destacar que la Armada Nacional tiene grandes responsabilidades en este tema, en el ARTÍCULO 103 se establece que: “La Armada Nacional tendrá a su cargo el ejercicio de las funciones de control y vigilancia en materia ambiental y de los recursos naturales, en los mares y zonas costeras, así como la vigilancia, seguimiento y evaluación de los fenómenos de contaminación o alteración del medio marino.”

El anterior marco legal debería ser considerado suficiente, pero se ve reforzado por lo descrito en el ARTÍCULO 160 de la Ley 1801 de 2016 que dicta el nuevo Código de Policía, y en el que se especifica que: “En las aguas jurisdiccionales colombianas la actividad de Policía será ejercida por el cuerpo de guardacostas de la Armada Nacional; excepcionalmente podrá hacerlo la Policía Nacional, previa coordinación con la Armada Nacional. En la interface buque-puerto ejercerán concurrentemente las diferentes autoridades de acuerdo a sus competencias.

169

La Dirección General Marítima ha hecho un trabajo permanente para garantizar la seguridad en el desarrollo de las actividades marítimas a nivel nacional. Este esfuerzo ha sido enmarcado en el concepto de Seguridad Marítima Integral que hace referencia a “la gestión articulada y armonizada de autoridades y usuarios, dirigida a minimizar los riesgos antrópicos, naturales e institucionales asociados a las actividades marítimas, que pueden afectar el desarrollo económico, socio-cultural en el territorio marítimo, fluvial y costero”(Dirección General Marítima, 2016).

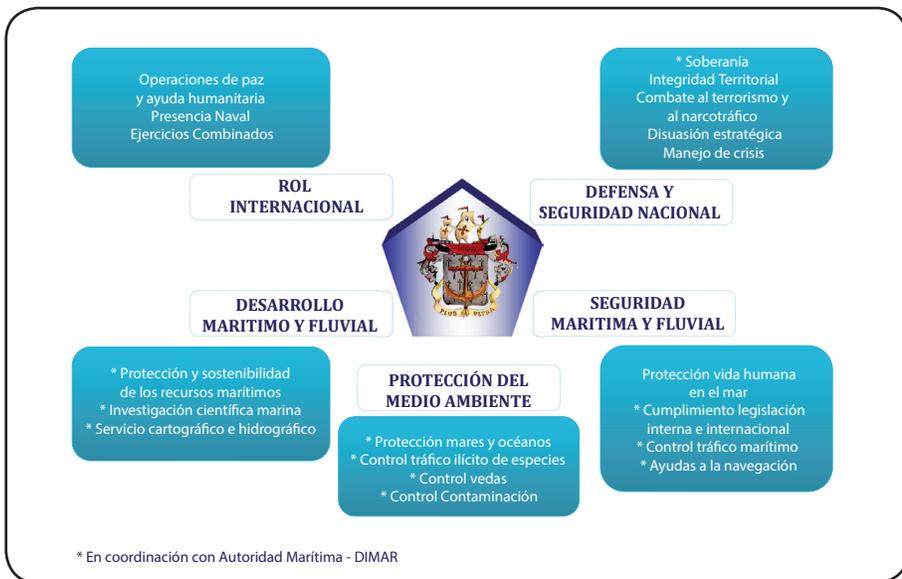
Dado el carácter estratégico que tiene el mantenimiento de la seguridad integral marítima, el mantenimiento de la misma es posible gracias a una sinergia efectiva de la Armada Nacional de Colombia en especial con el Cuerpo de Guardacostas.

La responsabilidad de la Armada Nacional de contribuir al logro de estos fines está debidamente identificada en el Planeamiento de la Fuerza 2030, en donde señala que “para contribuir eficientemente al desarrollo marítimo de los espacios oceánicos, zonas costeras

e insulares se mantienen y trascienden en ambos escenarios. El Poder Naval de la nación deberá contribuir y jugar un papel preponderante para lograr, de la manera más contundente, a partir del presente y sin límite futuro: Océanos integrados al desarrollo del país, Institucionalidad nacional y territorial articulada en el tema oceánico..." (Armada Nacional de Colombia, 2012).

De la misma manera reconoce como misiones esenciales de la Armada "la defensa nacional y la seguridad marítima. El primero a cargo de una estructura de fuerza NAVAL con sus respectivos medios y el segundo con una estructura de fuerza de GUARDACOSTAS también con sus respectivos y adecuados medios" (Armada Nacional de Colombia, 2012). En la Figura 3 puede verse la Estrategia Pentagonal definida en el Plan Estratégico Naval 2015-2018 y su relación con la Seguridad Marítima.

Figura 3. Vértices de la Estrategia Pentagonal de la Armada



Fuente: Plan Estratégico Naval 2015-2018

Conclusiones

Colombia depende de un transporte marítimo eficiente para lograr el desarrollo económico.

La eficiencia del transporte marítimo se vería gravemente afectada por eventos adversos de seguridad

La seguridad puede incrementarse a través de la efectiva implementación de los instrumentos normativos internacionales establecidos por la OMI.

La Dirección General Marítima a través del concepto de seguridad marítima integral garantiza el desarrollo seguro de actividades marítimas pero dado el carácter estratégico de este fin y lo previsto en la ley colombiana debe actuar mancomunadamente con la Armada Nacional y en especial con el Cuerpo de Guardacostas.

Referencias Bibliográficas

Referencias académicas

Armada Nacional de Colombia (2012) Planeamiento de la Fuerza 2030.

Armada Nacional de Colombia (2015) Plan Estratégico Naval (2015-2018)

Barchue, L. (2015). Desarrollo Historico del IMSAS. Malmo.

Organización Marítima Internacional. (29 de Noviembre de 2001). Resolucion A.912 (22). Autoevaluación de la Actuación de los Estados de Abanderamiento . Londres, Reino Unido.

Referencias electrónicas

Allianz Global Corporate & Specialty. (Marzo de 2016). Allianz. Recuperado de 2016, de http://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/AGCS_Safety_Shipping_Review_2016.pdf

Butt, N., & Johnson, D. (2014). Solent University. Recuperado de http://awsassets.panda.org/downloads/15_years_of_shipping_accidents_a_review_for_wwf_.pdf

Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo. (Octubre de 2015). Recuperado de 2016, de UNCTAD: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_en.pdf

DIMAR. (2014). Dirección General Maritima Colombia. Recuperado de www.dimar.mil.co

DIMAR. (2016). Dirección General Maritima. Recuperado de <https://www.dimar.mil.co/historia-de-dimar>

International Chamber of Shipping. (01 de Diciembre de 2015). International Chamber of Shipping. Recuperado de <http://www.ics-shipping.org/docs/flag-state-performance-table>

Organización Marítima Internacional. (2011). Organización Marítima Internacional. Recuperado de <http://www.crclass.org/sv/seminar/2011.12.05.Taipei/MSC/MSC%2089%20draft%20III%20Code.pdf>

Organización Marítima Internacional. (Octubre de 2013). Organización Marítima Internacional. Recuperado de http://www.imo.org/en/About/Documents/What%20it%20is%20Oct%202013_Web.pdf

Organización Marítima Internacional. (2015). Recuperado de <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/57-amendments-01012016.aspx>

Organización Marítima Internacional. (2016). www.imo.org. Organización Marítima Internacional. Recuperado de <http://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx>