

Ensayos sobre Estrategia Marítima
Número 2 - Escuela Superior de Guerra - Bogotá, D.C.
Segundo Semestre de 2016
ISSN 2500 - 4735

Ensayos sobre Estrategia Marítima



"General Rafael Reyes Prieto"
Unión, Proyección, Liderazgo

Departamento Armada
Escuela Superior de Guerra

Directivos

Mayor General **JUAN CARLOS SALAZAR SALAZAR**
Director de la Escuela Superior de Guerra

Contralmirante **JORGE IVÁN GÓMEZ BEJARANO**
Subdirector de la Escuela Superior de Guerra

Coronel **JUAN GUILLERMO CONDE VARGAS**
Decano Académico Escuela Superior de Guerra

Capitán de Navío **CARLOS AUGUSTO DELGADO YERMANOS**
Jefe Departamento Armada Escuela Superior de Guerra

Edición

Editor Publicación

Coronel IM (RA) **Luis Eduardo Chávez Perdomo**
Docente - Investigador Departamento Armada

Consejo Editorial

Magíster **CARLOS AUGUSTO DELGADO YERMANOS**

Magíster **HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ**

Magíster **SERGIO URIBE CÁCERES**

Magíster **LUIS HERNANDO OSORIO DUSSÁN**

Magíster **LUIS EDUARDO CHÁVEZ PERDOMO**

Corrección de estilo: **ROBERTO SEPÚLVEDA**
Agenda Pública Comunicaciones

Diseño e Impresión: **RASGO & COLOR S.A.S.**

ISSN 2500 - 4735

© ESDEGUE - DEARC, 2016

Carrera 11 No. 102-50 - Bogotá, D.C., Colombia

dptoarmada@esdegue.mil.co

© Ediciones Escuela Superior de Guerra, 2016

Impreso en Colombia – Printed in Colombia

Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni parcial ni totalmente; al igual que no puede ser registrada o transmitida por sistemas de recuperación de información, en ninguna forma ni por ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, eléctrico, magnético, electroóptico, por fotocopia o cualquier otro, sin el permiso previo y por escrito de los titulares del Copyright. Su divulgación está autorizada en toda la comunidad académica militar y en sectores afines.

La revista Ensayos sobre Estrategia Marítima es una publicación con fines exclusivamente académicos. Las ideas, opiniones, conclusiones y recomendaciones son exclusiva responsabilidad de los autores y no reflejan necesariamente la posición oficial de la Armada Nacional ni de la Escuela Superior de Guerra.

En caso de observaciones, recomendaciones o comentarios, favor dirigirse al correo electrónico: Chavezl@esdegue.mil.co

“ De nada sirve a una nación estar rodeada de mares y disponer de muchos y cómodos puertos y de todas las ventajas naturales para ser potencia marítima, si no consigue a su pabellón desarrollo de navegaciones mercantiles, que son el alma del poder naval”.

Joaquín Sánchez de Toca

Contenido

Página

Presentación

Capitán de Navío Carlos Augusto Delgado Yermanos 13

Ensayos

Influencia de las Comunicaciones Marítimas en los intereses de las potencias mundiales en Medio Oriente
Teniente Coronel (Ejército de Chile)
Miguel Krassnoff Bassa 15

China, Mahan y América: estrategia y poder contemporáneo
Henry Cancelado Franco 31

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Convemar 1982. Aplicabilidad, Vigencia y Oposición en Colombia
Daniel Rincón Valencia 43

Una guerra de naturaleza jurídica de Nicaragua en contra de la soberanía de Colombia en el Caribe
Capitán de Navío Carlos Augusto Delgado Yermanos 55

Aproximación a una estrategia para neutralizar las intenciones expansionistas de Nicaragua sobre el Mar Caribe
Capitán de Corbeta Gustavo Martínez 65

Factores de riesgo para la instauración de la piratería marítima en aguas colombianas
Capitán de Corbeta Germán Darío Castro Triana 71

Seguridad hídrica en Colombia, un reto más para el posconflicto Teniente de Navío Cindy Calderón Cifuentes	79
Recuperar el río Casiquiare, la puerta a Suramérica Capitán de Corbeta Manuel Felipe Rodríguez Villate	89
Metodología para la evaluación de costos de alternativas tecnológicas propuestas para el proyecto PES Lina Suárez Téllez	95
La responsabilidad extracontractual de los operadores portuarios. Comentarios breves al vacío, caso Colombia Luis Eduardo Pérez Cervantes Carlos Aníbal Espinel Benítez	107
¿Se percibe como incierto el futuro de la propiedad intelectual en el sector Defensa de Colombia? Sargento Mayor de Comando de IM Carmelo Miguel Galván Doria	115

PRESENTACIÓN

El agua es uno de los elementos naturales que se encuentran en mayor cantidad en el planeta Tierra, es el de mayor importancia en el desarrollo de distintas formas de vida. Esta es un recurso clave en la evolución de la civilización y se recurre a ella para generar y mantener el crecimiento económico a través de actividades como la pesca, la agricultura, la industria, el transporte y el turismo. Es un integrante del ecosistema natural, fundamental para el sostenimiento y la reproducción de la vida en el planeta. El agua se convierte, entonces, en un elemento de suma importancia para la existencia de la vida.

Colombia, ubicada en la esquina noroccidental de América del Sur, es el país con la mejor riqueza hídrica del mundo. Cuenta con ocho fronteras marítimas en el Mar Caribe y tres en el Océano Pacífico, límites que comenzaron a definirse luego de que en el año 1819 se alcanzara la independencia de la nación; hecho que permitió construir las bases de algunos tratados que delimitan hasta dónde nuestro país ejerce soberanía.

Así mismo, Colombia es considerada como “la patria de los tres mares”, no solo por la importancia de estar bañada por dos océanos, sino por los más de 28.000 kilómetros de ríos; entre los cuales encontramos las cuencas del Amazonas, el Magdalena, el Guaviare, el Putumayo y el Caquetá, ubicados dentro de cinco vertientes hidrográficas: del Caribe, del Pacífico, del Amazonas, del Orinoco y del Catatumbo; arterias fluviales importantes para el transporte marítimo, tema de relevancia a través de la historia que ha generado crecimiento y desarrollo para el país.

Durante 193 años, después de que un 24 de julio de 1823, el Almirante José Padilla librara la Batalla Naval del Lago de Maracaibo, y desde entonces la Armada Nacional de Colombia (ARC), ha trabajado por garantizar la integridad territorial, la defensa del Estado y de las instituciones en zonas marítimas, fluviales y algunas áreas terrestres.

Si bien es cierto que una de las más grandes riquezas de Colombia está en sus recursos hídricos, en donde encontramos hasta seis tipos de aguas, entre las que están las aguas lluvias, las superficiales, las subterráneas, las termominerales, las marinas, las oceánicas y las de alimentación glacial, también lo es el hecho de que hay comunidades a lo largo del territorio colombiano que carecen de oportunidades de desarrollo que los ríos pueden brindar; una paradoja que lleva, tanto a propios como a extraños, a formular cuestionamientos desde lo académico que permitan dar una visión más clara de cómo optimizar este recurso para beneficio de todos.

Dada la importancia del recurso hídrico a través de la historia, no solo para Colombia sino para el mundo entero, la Escuela Superior de Guerra, a través del Departamento de Armada, entrega la segunda publicación de ensayos marítimos desarrollados por estudiantes del curso de Estado Mayor de la ESDEGUE del año 2016 y en colaboración con representantes de otras entidades, como la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial (COTECMAR), Escuela de Superficie de la Fuerza Naval del Caribe, la Escuela de Infantería de Marina, la Universidad Sergio Arboleda, la Fundación tecnológica Antonio de Arévalo, "TECNAR", y la Universidad Javeriana, entre otras entidades interesadas por temas marítimos, con el único propósito de aunar esfuerzos en la construcción de conciencia marítima en nuestro país y contribuir de alguna forma con el desarrollo de este sector.

En los textos que conforman esta publicación será posible encontrar como común denominador, la importancia del manejo del recurso hídrico dentro de contextos socioeconómicos y las amenazas a las que se ve enfrentado: la piratería, la contaminación, el cambio climático, la deforestación; amenazas que a futuro, si no son tratadas a tiempo de la manera adecuada, podrán generar un deterioro del recurso y generar conflictos armados por el control del mismo. Igualmente, se tratan diferentes perspectivas de la influencia de potencias extraterritoriales en la región y percepciones que pueden influir en las relaciones estratégicas de Colombia.

En este segundo ejemplar de la revista, y dando continuidad al trabajo ya realizado en el Volumen 1, se hace un análisis sobre la situación actual de los recursos hídricos en nuestro país, las ventajas que tenemos al contar con dicho recurso para el desarrollo de las actividades socioeconómicas demandada y las problemáticas generadas en torno al agua que baña nuestro territorio y que desde hace muchos años ha sido motivo de diversas disputas. Así mismo, se plantean posibles soluciones a problemáticas que actualmente y a futuro enfrenta nuestro país en lo que se refiere a este recurso vital, y problemáticas que en referencia al derecho del mar y los usos que tiene en Colombia y se abordan diferentes perspectivas y actores que participan en el desarrollo marítimo.

Desde la dirección del Departamento esperamos que cada uno de los artículos contribuya a la construcción del elemento intangible, mediante el cual se integre la riqueza potencial del desarrollo de la nación, la conciencia marítima; que como bien se cita en el libro *"Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva"*, publicado por la ESDEGUE en el año 2016, "constituye el conocimiento cabal y reflexivo del mar y de sus proximidades, tanto sobre su real naturaleza como de sus posibilidades políticas, económicas, sociales y militares... facilitando la labor de orientar al país hacia su destino oceánico y convertirlo en una potencia marítima próspera y poderosa".

Capitán de Navío **Carlos Augusto Delgado Yermanos**
Jefe Departamento Armada Escuela Superior de Guerra

Influencia de las Comunicaciones Marítimas en los intereses de las potencias mundiales en Medio Oriente

Por: Teniente Coronel (Ejército de Chile) Miguel Krassnoff Bassa ¹

“El Océano Índico será la llave de los siete mares en el siglo XXI; el destino del mundo se decidirá en esas aguas”.

Almirante Alfred Thayer Mahan

15

El conocimiento de los intereses de las potencias mundiales en el Medio Oriente, ayudará a comprender los ejes y lineamientos generales que mueven el nuevo orden mundial que se viene experimentando desde 1989, como consecuencia de la caída del muro de Berlín y desde 1991 con la Guerra del Golfo Pérsico. Además, coadyuvará a vislumbrar la forma en que este escenario geográfico llevará a las potencias mundiales a sumergirse en un ambiente tan hostil, heterogéneo y diametralmente opuesto al de las realidades de los países occidentales y orientales que hoy ostentan el título de “Potencia Mundial”.

Sumado a lo expuesto y una vez aquilatados los aspectos antes mencionados, se verá cómo influyen las comunicaciones marítimas en conseguir y mantener los objetivos e intereses nacionales de estas potencias mundiales en el Medio Oriente. Esto permitirá entender cómo se proyecta el poder del mar sobre los objetivos definidos en tierra.

Inicialmente, se puede expresar que desde la antigüedad los hombres han empleado las rutas marítimas como medio prioritario para la obtención de sus objetivos económicos, a través del tráfico y del comercio de mercancías a nivel internacional. Este comercio ha ido creciendo a lo largo de los siglos, debido a los avances en las técnicas de navegación y a la creciente demanda de las regiones del orbe en los más variados rubros.

¹ Teniente Coronel (Ejército de Chile) Miguel Krassnoff Bassa. Profesional en Ciencias Militares, Magíster en Ciencias Militares y Magíster en Ciencias Navales y Marítimas, Docente invitado del Ejército de Chile.

En nuestra época, el fenómeno de la sociedad de consumo y la globalización económica, han encontrado en el transporte marítimo la solución idónea para la transferencia de toda clase de bienes y servicios y, especialmente, para la relación entre mercado, fabricante y productor. Todo ello se ha materializado por varias razones, pero fundamentalmente por los avances tecnológicos en el sector del transporte marítimo, que lo han convertido, según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Transporte, UNCTAD, en “el medio más rentable, seguro y eficaz para el traslado de productos”.

En la actualidad, según datos de la (UNCTAD,12, p.14) más del 80 por ciento del comercio mundial se transporta por mar. Traducido a cifras reales, el 2014, el volumen del comercio internacional marítimo alcanzó 9.841 millones de toneladas de carga (Figura 1), un 7,9 por ciento de aumento respecto al año 2012. De hecho, durante las últimas tres décadas, la tasa anual media de crecimiento mundial del comercio internacional marítimo, se estima en un 3,1%.

Figura 1. Comercio Marítimo en Millones de Toneladas de Carga².

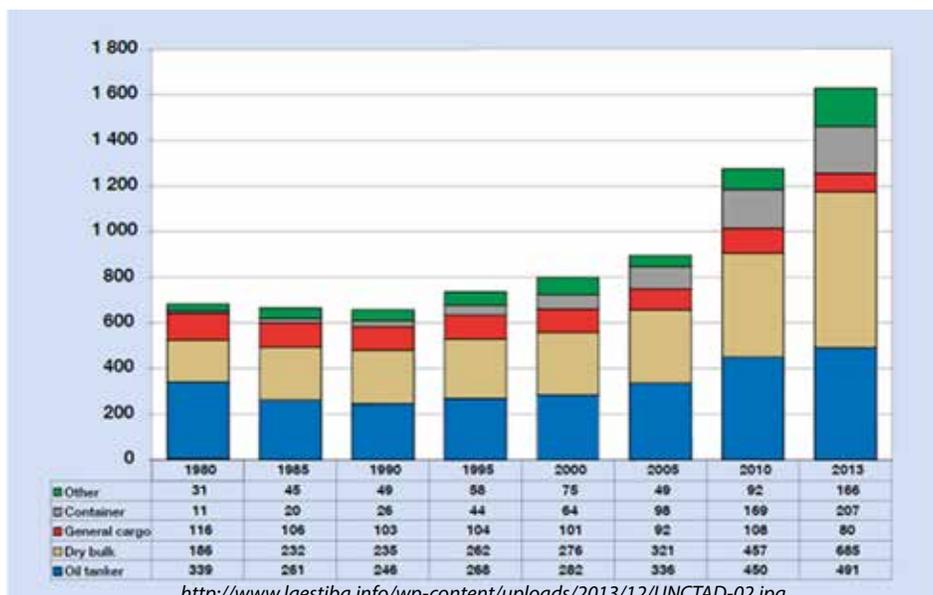


En tanto, según datos de las Naciones Unidas, del 2012, la flota mundial creció en un 37 por ciento llegando a 1.500 millones de toneladas de peso muerto (TPM), las descargas mundiales de contenedores en los puertos aumentaron un porcentaje estimado del 5,9 por ciento, hasta representar 572, 8 millones de unidades equivalentes de 20 pies (UNCTAD). No se puede olvidar que el 2010, el tonelaje de los petroleros aumentó en un 2,5 por ciento, y el de los buques

² Fuente: UNCTAD, Review of Maritime Transport, varios números. Para 2006-2014, el desglose por tipo de carga se basa en Clarksons Research, Shipping Review and Outlook, varios números.

graneleros en un 0,7 por ciento. Por primera vez, el tonelaje total de los buques que transportan carga seca a granel superó el de los petroleros. Juntos, estos dos tipos de buques representan el 72,19 por ciento del tonelaje total de la flota mercante del año 2013 (Figura 2).

Figura 2. Flota Marítima Mundial hasta el 2013³.



Por lo tanto se puede afirmar, inicialmente, que la importancia estratégica del comercio marítimo se refleja en los datos del sector del transporte, principalmente en lo que se refiere a los buques mercantes y toneladas de peso muerto de los mismos o capacidad de carga de estos.

Por eso, la importancia del tráfico marítimo para el intercambio mundial de productos, en general, adquiere un valor trascendental, particularmente en el caso del petróleo y productos derivados del mismo, por el rol estratégico que desempeña en la economía global y sobre todo por la dependencia energética de estos. De hecho, el petróleo es la materia prima más transportada del mundo.

No hay duda que esta realidad está determinada por la concentración de esta materia prima en zonas muy específicas del mundo, desde donde se debe transportar hacia los países demandantes. Es sabido que las grandes rutas del tráfico de petróleo son las que proceden del Medio Oriente, África Occidental,

³ UNCTAD, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo: Revista del Transporte Marítimo 2009. New York y Ginebra 2009. p. 16.

norte de África y Caribe hacia Europa, Japón y Norteamérica. En este listado se está haciendo notar fuertemente China, que por su crecimiento económico, está incrementando de forma exponencial su demanda externa de petróleo (Figura 3).

Figura 3. Transporte marítimo de petróleo y principales zonas de confluencia⁴.



<https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch5en/appl5en/img/Oilmovements.png>

Por ende, la importancia del transporte marítimo de petróleo se puede determinar analizando las grandes cifras que se desprenden de este comercio, como muestra la figura anterior.

En proporción, según la UNCTAD, Europa es la mayor receptora de productos petrolíferos acumulando un 27 por ciento del total del comercio mundial, frente al 25 por ciento de Estados Unidos. La mayor parte de este tráfico se efectúa frente a las costas Atlánticas y del Mar del Norte, que son las zonas más vulnerables a cualquier tipo de siniestro derivado de este comercio. Según la UE, todos los años navegan en las costas comunitarias de 1.500 a 2.000 petroleros.

Por otro lado, el Medio Oriente sigue siendo el centro de atención en relación con el petróleo (Figura 3), especialmente, cuando se habla de reservas. La magnitud de los yacimientos de Arabia Saudita e Irak hace que los rubros de este recurso existentes en el resto del mundo parezcan pequeños.

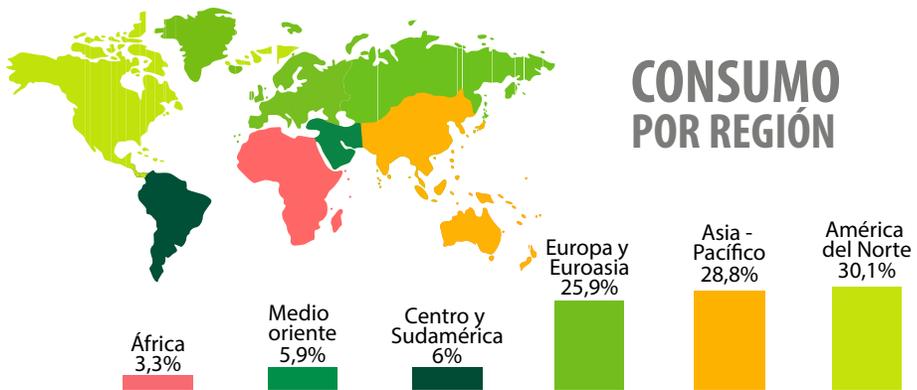
Por lo tanto, no sorprende que el Medio Oriente sea el mayor productor de petróleo, pues provee cerca de un tercio del consumo mundial. Pero Europa y Eurasia, especialmente Rusia y el Reino Unido, y Estados Unidos son también

⁴ Adapted from The International Tankers Owners Pollution Federation Limited & Energy Information Administration, World Oil Transit Chokepoints.

grandes productores. La diferencia es que casi toda la producción de Medio Oriente es para exportación, mientras que Estados Unidos no llega a cubrir su consumo doméstico.

Ahora bien, América del Norte es la región que más petróleo consume, a pesar de que es una de las que tiene menos reservas confirmadas. Obviamente, esto indica que depende en gran medida de la importación de hidrocarburos. También, la zona Asia-Pacífico es una gran consumidora de crudo (Figura 4), siendo la que posee menos yacimientos. A ambas regiones se les atribuye casi el 90 por ciento del incremento del consumo de petróleo en los últimos 10 años.

Figura 4. Consumo de Petróleo por Región⁵.



En otro orden de ideas, el consumo per cápita de gasolina en Estados Unidos es el mayor del mundo. Es un gran productor, pero no cubre toda su demanda. En cambio, en los países productores del Medio Oriente el petróleo y sus derivados son baratos y no hay, comparativamente, demasiado consumo.

Por consiguiente y de acuerdo con los antecedentes expuestos, se puede expresar que los mayores flujos comerciales de petróleo van desde el Medio Oriente hacia Europa, Asia-Pacífico y Estados Unidos, y desde Rusia hacia Europa Occidental y el 95 por ciento de estos flujos se hacen por vía marítima⁶.

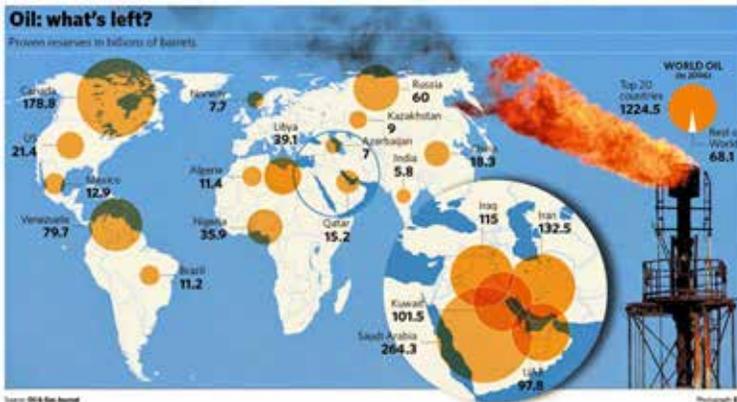
Sin mayores riesgos de caer en equívocos, se puede afirmar que la clave del desarrollo mundial en las próximas dos décadas seguirá siendo la energía a base de hidrocarburos, teniendo en consideración que en la región del Golfo Pérsico se concentra cerca del 66%⁷ de las reservas probadas de petróleo del globo, lo que significa alrededor de 715 billones de barriles de petróleo (Figura 5).

⁵ BBCMUNDO.com

⁶ *Ibid.*, p. 2.

⁷ http://www.bbc.co.uk/spanish/specials/1421_petroleo/index.shtml

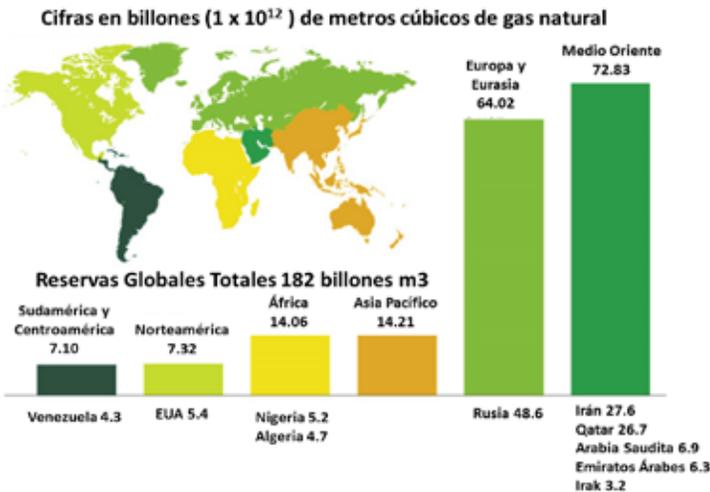
Figura 5. Reservas probadas de petróleo en billones de barriles⁸.



<https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch5en/appl5en/img/Oilmovements.png>

Además, dicha área geográfica posee la mayor cantidad de reservas de metros cúbicos de gas natural (Figura 6), aspecto que, sin lugar a dudas, hace que esta región sea el centro neurálgico de la concentración de los principales yacimientos de energéticos del mundo y, por consiguiente, la más importante en términos geopolíticos y geoeconómicos del planeta.

Figura 6. Reservas de Gas en el Mundo⁹.



<https://jfolmos.files.wordpress.com/2015/03/reservas-globales-de-gas-natural.png>

Dado que las mayores reservas mundiales de petróleo y de gas están en el Medio Oriente¹⁰, sumando una posible inclinación de sus productores por alguna de las partes interesadas en el área y agregando los incesantes conflictos sociales, ideológicos y políticos que ha vivido esta región desde mediados del

8 BBCMundo.com

9 Ibíd.

10 http://www.bbc.co.uk/spanish/specials/1421_petroleo/index.shtml.

siglo XX, hacen más vitalmente estratégica la exportación del gas natural del Asia Central y petróleo de Rusia (Figura 7), hacia las dos grandes penínsulas de Eurasia.

Figura 7. Cuencas de gas y petróleo ruso.



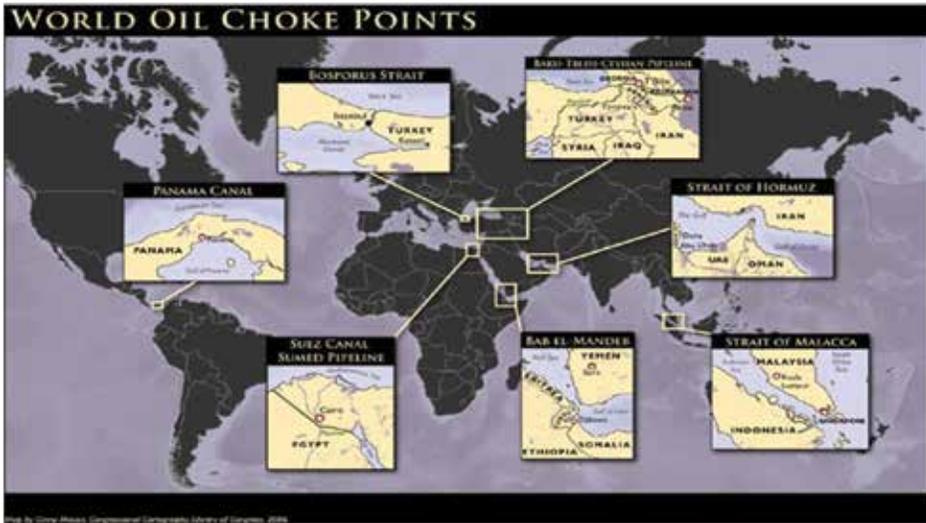
https://oilgas-info.jogmec.go.jp/pdf/0/659/200603_037a.pdf

Por lo anterior se estima que, en un futuro no muy lejano, el control del abastecimiento regular de estos hidrocarburos asiáticos, así como el de los países que atravesarán sus ductos y sus mares circundantes, serán la llave estratégica del dominio de la Isla Mundial y por consiguiente, para quien la controle, el tan ansiado título de “hegemonía mundial”.

Por consiguiente, las tendencias de la evolución del comercio mundial de petróleo y de la propia materia prima - con sus oscilaciones de producción, alto impacto medioambiental y naturaleza no renovable - harán que el transporte marítimo de petróleo, siga ostentando una condición de importancia estratégica y a su vez, estará sometido a condicionantes económicas más severas que el resto de los productos. Esta realidad hará que, de alguna forma, lo anterior sea más vulnerable y requiera de una atención particularmente específica por parte de la respectiva normativa legal y de seguridad.

Así mismo, ante el creciente número de incidentes de piratería y robo a mano armada de que están siendo objeto las embarcaciones, particularmente frente a las costas de Somalia, en el Golfo de Adén y en el estrecho de Málaga, los organismos internacionales, como la Organización Marítima Internacional, OMI, y las Naciones Unidas, ONU, se verán obligados en un corto plazo, a estudiar las formas de dar una respuesta legal y consensuada adecuada a este problema y a otras amenazas emergentes que afectarán la llegada a puerto de los distintos productos que son necesarios para el normal desarrollo del comercio internacional (Figura 8).

Figura 8. Zonas de confluencia en el mundo que coinciden con las principales rutas del tráfico marítimo.



<http://web.enerjiuzmanlari.org.tr>

Siguiendo con lo anterior, existen imperiosas necesidades y decisiones estratégicas que estos desafíos globales le imponen al Sector Defensa de los estados, por lo cual es imprescindible poder analizar y comprender en toda su dimensión los conflictos generados por esta dinámica internacional de manera realista y pragmática. Justamente, la dotación de recursos naturales y la superficie apta para la actividad productiva son, sin dudas, factores estructurales básicos para la supervivencia de una nación y, tal como afirma Paul Kennedy, “el simple hecho del lugar en que un pueblo se encuentra situado en este planeta y de lo abundantes que sean sus recursos humanos y tecnológicos, afecta en gran medida sus perspectivas a la hora de enfrentarse a las inminentes transformaciones globales” (Kennedy, 1993, p. 27).

Por lo tanto, en un contexto mundial en el que la globalización de índole financiera, tecnológica e informativa impone costos intolerables en términos de capacidades soberanas de un Estado, la posesión de reservas energéticas; fundamentalmente el petróleo, sus derivados y el gas natural, siguen constituyendo un factor estratégico de poder que, de ninguna manera, deberían obviarse a la hora de planificar opciones estratégicas de desarrollo para un país o en su efecto, para controlar el posible crecimiento de países que puedan convertirse en potenciales competidores en áreas comerciales y militares dentro del ámbito internacional, considerando que la actual situación geopolítica y geoeconómica del mundo, se caracteriza por una gigantesca pugna por la hegemonía mundial entre los Estados Unidos, Europa y el Asia Oriental.

Indudablemente, el impacto del megagolpe terrorista del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos, conmovió profundamente al mundo por su espectacularidad mediática y por haber sufrido un atentado la principal potencia militar y económica actual en su corazón político, financiero y militar. El impacto político y psicológico durará mucho tiempo, generando una sensación de inseguridad y vulnerabilidad en toda la sociedad mundial. No hay santuarios ni distancias frente a esta verdadera globalización de las luchas económicas, culturales y terroristas. Esto obliga, necesariamente, a repensar las problemáticas mundiales, poniendo el énfasis no sólo en la seguridad (Figura 9), sino también en los motivos de tantos agravios percibidos por pueblos, culturas y choques de intereses vitales de distintas naciones (Koutoudjian, 2007, p. 3).

Figura 9. Bases Militares Estadounidenses en Medio Oriente.



<http://imgur.com/ApoOGOc>

Por otro lado, las diferencias actuales entre Estados Unidos, China y Rusia, pueden demostrar ser menos significativas en un futuro inmediato, si el deterioro del Medio Oriente impone un sentido de responsabilidad colectiva en los cinco miembros permanentes del Consejo de Seguridad de la ONU¹¹.

Una cosa es que Rusia y China exploten las crecientes dificultades que Estados Unidos sufre desde Gaza a Kabul, otra muy diferente es que la situación empeore hasta un punto de desestabilización general en la región.

¹¹ Estados Unidos, Francia, Reino Unido, República Popular China y Rusia.

De hecho, los crecientes problemas en el Medio Oriente pueden dar un sentido de los límites a Rusia y China, al obligarlas a calcular no en términos de su “valor de reto global” frente a Occidente, sino en términos de su capacidad de hacer una contribución positiva y estabilizadora al orden mundial.

En el Medio Oriente Rusia está haciendo todo lo que es capaz para recuperar algunos de los bastiones que tenía en el pasado, con el fin de evitar que Estados Unidos sea el único actor global con presencia en la región (Figura 10). Por lo que se cree que Rusia debería buscar una asociación estratégica con Estados Unidos, y este debe entender que cuando está excluida y se convierte en un paria, Rusia puede ser un importante saboteador global. Dejada de lado por Estados Unidos desde el fin de la Guerra Fría, Rusia necesita integrarse a un nuevo orden mundial que respete sus intereses como potencia que resurge y no liderar una estrategia de confrontación antioccidental (Shlomo, 2008, p. 35).

Figura 10. Presencia de Rusia en Medio Oriente.



http://images.slideplayer.cz/10/2738570/slides/slide_38.jpg

Respecto a la Unión Europea, Gran Bretaña está más que comprometida en Irak y Afganistán y Alemania sigue reticente a intervenir en un conflicto que involucra tan directamente a Israel. Y Francia se encuentra abocada a apoyar firmemente la guerra contra el autoproclamado Estado Islámico. Por ende, para la Unión Europea la lección es clara: si desea tener peso diplomático, esta debe ser capaz de al menos dar la impresión de que tiene peso en lo militar. Por esto es que la influencia de las comunicaciones marítimas en los intereses de la Unión Europea en la región, también, cobran una especial preponderancia, debido a que el mantenimiento del libre y seguro paso, tanto del tráfico

comercial como el energético, cooperaría a mantener una cierta estabilidad en la Península Arábiga y sus vecinos ribereños, al permitir el flujo normal de las exportaciones e importaciones desde Europa al Medio Oriente y viceversa. Además, es importante considerar que últimamente, a la Unión Europea se podría catalogar como una seguidora de las políticas de Estados Unidos, por lo que perfectamente lo que hoy está haciendo EE. UU. en el Medio Oriente cuenta con el beneplácito y apoyo de este conglomerado político-económico. Por lo tanto, cualquier empresa que inicie Estados Unidos puede ir en beneficio de la Unión Europea, pero a la vez lo acerca más a este, aumentando el riesgo europeo de un ataque terrorista.

Como se ha expuesto, Estados Unidos mantiene un progreso constante en sus esfuerzos para controlar el mar en todo el escenario global (Figura 11), centrándose últimamente en el control de las comunicaciones marítimas donde estas adquieren un rol cada vez más protagónico, al ser el medio más eficiente y eficaz, en el traslado de estos recursos al resto del mundo, de modo que sus intereses en esa zona no se vean amenazados por los enemigos de su país; mantener el libre y expedito flujo de hidrocarburos desde el Medio Oriente y aprovechar su posición estratégica para poder proyectar su influencia sobre Asia, específicamente en el arco de Irak a Corea, abarcando toda el Asia Central y Meridional, para posteriormente alcanzar hasta China, su principal amenaza, como Estado-Nación emergente que le podría arrebatar, en algún momento, el título de "Potencia Hegemónica Mundial".

Figura 11. Despliegue de Flotas Navales Americanas.



<http://www.knnasia.com/news/196/220/13482>

Rusia, por otro lado, está decidida a recuperar su relevancia mundial y apoyada en sus nuevas posibilidades económicas, repotencia su Poder Naval (Figura 12), para recuperar posiciones en el ámbito internacional y fomentar la multipolaridad, para de esta manera contrarrestar la influencia de Estados

Unidos, en el contexto global. Por ende y sin lugar a dudas, las comunicaciones marítimas para Rusia son el puente obligatorio para proyectar su influencia sobre el centro energético mundial, el Medio Oriente, y de esta forma mantener la vigilancia directa sobre sus intereses en el resto del globo.

Figura 12. Crecimiento Capacidades Navales de Rusia¹².

"El poderío naval de Rusia pone en peligro las capacidades operacionales de EE.UU."

Publicado: 24 oct 2015 21:51 GMT

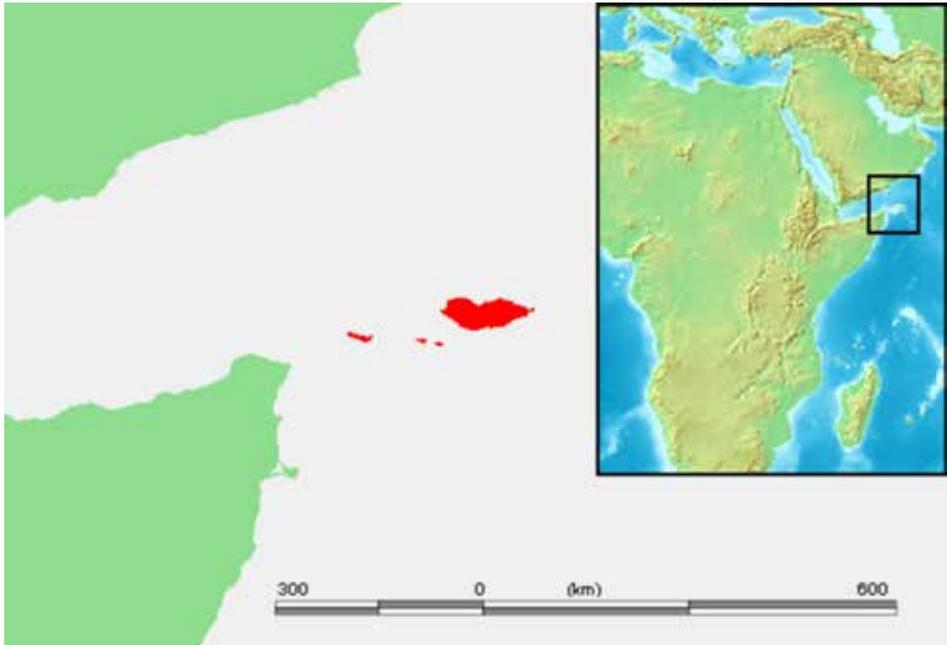
El creciente poderío naval de Rusia podría "poner en peligro" las capacidades operacionales de EE.UU. y sus aliados, por lo que es necesario cambiar la estrategia marítima de la OTAN, declaró el jefe de la Marina norteamericana John Richardson.



Ahora bien, en lo que a intereses marítimos se refiere, Rusia está centrada en mantener una presencia activa en el Océano Ártico y en aumentar el grado de actividad de su flota, mediante una presencia permanente en el Mediterráneo, para poder ejercer su influencia directa sobre sus intereses en el Medio Oriente. Además, se encuentra en conversaciones desde el 2010 con Yemen, para instalar una base naval en el archipiélago de Socotra (Figura 13), como forma de contrarrestar la presencia de la Quinta Flota de los Estados Unidos en esa importante zona de confluencia y, de paso, activar su presencia internacional para cooperar con la estabilización del área en las zonas de su particular interés y específicamente en la región del Medio Oriente.

¹² <https://actualidad.rt.com/actualidad/189545-eeuu-estrategia-otan-amenaza-rusa>

Figura 13. Archipiélago de Socotra.



<https://pic.7aga.top/files/img/pictures/0000/0531/iu5x.story.png>

De esta manera, ejercer algún tipo de control sobre las comunicaciones marítimas que van desde y hacia el Medio Oriente, así como de sus áreas de confluencia, es una preocupación para los rusos, a fin de poder mantener intactos y favorables sus intereses en la región arábiga.

Por otro lado, China se encuentra en un período de crecimiento sin precedentes y también repotencia su Poder Naval, obteniendo capacidades oceánicas, con el fin de asegurar determinados territorios marítimos y para afirmar las rutas del petróleo que necesita para poder convertirse en el futuro en una consolidada potencia global. Por lo anterior, no ha permanecido pasiva, en calidad de mero espectador de cómo se desarrollan las actividades en este nuevo orden mundial.

Por el contrario, China está siendo muy proactiva y a modo de proteger sus intereses, en especial su tráfico marítimo y del aumento de su influencia sobre la zona del Medio Oriente -para así frenar el impulso de Estados Unidos hacia Oriente, sobre todo considerando que India podría catalogarse como nuevo aliado de los estadounidenses- ha creado una estrategia llamada “El Collar de Perlas”, que consiste en utilizar un sinnúmero de puertos para proteger sus rutas comerciales, como se muestra en la Figura 14, y de esta manera ganar influencia política y ser capaz de proyectar su poder en la región del Océano Índico, marcando una presencia militar en sus rutas de transporte de petróleo¹³.

13 Informe del U.S. Joint Staff, denominado “Joint Operating Environment 2008”

Figura 14. “El Collar de Perlas Chino”¹⁴.



<http://thekarmayogi.com/wp-content/uploads/2015/02/map1.jpg>

Según lo expuesto, se ha estimado establecer que, tomando en consideración que las causas reales que han enfrentado a los países en múltiples conflagraciones en períodos cíclicos de la historia, son del orden fundamentalmente económico y hegemónico, el crecimiento de las economías de Rusia y China y el actual estancamiento de los Estados Unidos, hacen prever en el mediano plazo el surgimiento de una situación internacional parecida a la existente en la Guerra Fría, donde las áreas críticas en lo marítimo estarán centradas en el Ártico, el Mediterráneo, en el Océano Índico y, particularmente, entorno a las áreas y rutas del petróleo, es decir, en el Medio Oriente.

Conclusiones

De lo expuesto se puede considerar que el mapa geopolítico en el Oriente está influenciado por todas las potencias que bajo el concepto de intereses buscan relevancia e influencia en esta área geográfica, donde confluyen importantes rutas comerciales.

En este mismo sentido, se deduce que las comunicaciones marítimas son determinantes para lograr esa influencia, y las potencias buscando ampliar un rol cada vez más protagónico, desarrollando medios más eficientes y eficaces, en el traslado de estos recursos al resto del mundo; de modo que sus intereses en esa zona sean protegidos, en la llave estratégica del dominio de la Isla

14 Cargonews Asia Review. 2 de enero 2009.

Mundial y por consiguiente, para quien la controle, el tan ansiado título de mantenerse en la “hegemonía mundial” y por ende el crecimiento en medios y capacidades de las potencias en esta área geográfica.

Es de anotar que la importancia estratégica del comercio marítimo se refleja en los datos del sector del transporte, principalmente en lo que se refiere a los buques mercantes y toneladas de peso muerto de los mismos o capacidad de carga de estos.

Referencias Bibliográficas

Kennedy, P. (1993). *Hacia el Siglo XXI. Un Exhaustivo Análisis de las Fuerzas y Tendencias que perfilarán el Nuevo Siglo*. Barcelona, España: Plaza y Janés.

Koutoudjian, A. (2007). *Relevancia de los recursos naturales en la política del Medio Oriente*. Escuela de Defensa Nacional - Universidad de Buenos Aires.

Shlomo, B. (2008). *¿Quién quiere una Segunda Guerra Fría?* Project Syndicate Review.

UNCTAD (2012). Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. *Revista del Transporte Marítimo 2012*. New York y Ginebra.

China, Mahan y América: estrategia y poder contemporáneo

Por: Henry Cancelado Franco¹

“Quien domine el mar domina el comercio; quien domina el comercio mundial, dominará las riquezas del mundo y en consecuencia el mundo en sí mismo”.

Sir Walter Raleigh. “History of the world”, 1614.

31

Introducción

El interés de un Estado se nutre de la suma de los intereses particulares que a la larga lo van a llevar a actuar en la arena internacional. Sin lugar a dudas, el realismo de Hans Morgenthau acierta cuando afirma que lo que le interesa a un Estado es su supervivencia, lo que quede más allá de eso son los aspectos tácticos y estratégicos de la supervivencia de un Estado. Aspectos que se redefinen dependiendo de la coyuntura del sistema internacional.

La sucesión de poderes en el sistema internacional a lo largo de su historia, España, Gran Bretaña, Estados Unidos, por mencionar algunos, muestra que el poder se materializa en entidades concretas, que incluso antes de hablar de un sistema internacional clásico ya existía poder mundial, que se transfería dentro de las diferentes unidades que existían en el mundo; imperios, tribus, iglesia, por mencionar los más importantes. Sin embargo, cuando se alude a un estudio del sistema internacional contemporáneo, se puede observar la lucha de unos estados que se niegan a dejar de ser los detentadores de un poder a nivel internacional, conservadores exclusivos

¹ Henry Cancelado Franco. Magíster en Análisis de Problemas Contemporáneos de la Universidad Externado de Colombia y del Instituto de Altos Estudios de América Latina de París, Politólogo de la Universidad Nacional de Colombia, Director de la Maestría en Estudios Latinoamericanos de la Facultad de Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales de la Universidad Javeriana.



del destino y la suerte del sistema internacional; lastimosamente para ellos, su escenario de acción cada vez se ve reducido a ciertos escenarios del sistema internacional.

Dentro del “metajuego de la política mundial” (Beck, 2004, p. 24) hay enfrentamiento de las formas antiguas y nuevas de hacer la política. Esto se refiere a la multiplicidad de procesos y al escenario entreverado de actores y alianzas, de intereses y de estrategias. Si se entiende el poder mundial como un ejercicio que se reconoce a través de sus efectos, debido a que es un ejercicio que genera procesos y que conlleva consecuencias (Cancelado, 2010), que crea instituciones y que las destruye; cambia paradigmas y obliga, dentro de las estrategias por su consecución, a implementar nuevas tácticas. Sin embargo, si se entienden los elementos geopolíticos de la creación del poder y no se circunscribe exclusivamente al proceso ideológico, previo a la creación y despliegue de las capacidades del poder de una potencia, es claro que este proceso no se presenta de la misma manera. Los elementos del poder van a seguir siendo los mismos que se han repetido para crear poder en diferentes momentos del sistema internacional. Es en este punto donde el pensamiento geopolítico toma gran relevancia a partir del siglo XIX.

En efecto, el mar sigue siendo el medio por el cual los países mantienen la mayor cantidad de sus relaciones comerciales y existen grandes despliegues de poder militar a través del mar. China ha entendido que el mar todavía es esencial en las relaciones internacionales del siglo XXI y ha emprendido un

retorno a su proyección naval, alguna vez pensada a partir de los intentos del almirante Zheng He en el siglo XIV, quien navegó el globo, de manera temprana, previo a la aparición de la expansión transatlántica de los europeos. Esta capacidad marítima es recientemente recuperada a partir de políticas derivadas de la gran transformación desde Deng Xiaoping, las cuales toman fuerza desde la presidencia de Hu Jintao a principios del siglo XXI.

Las Américas y el Caribe no son ajenos a este escenario, ya que desde la época de los grandes imperios europeos, la región se convirtió en el eje de la economía y de las disputas comerciales entre Francia, Gran Bretaña y España. Esto por sus características similares a las de una cuenca que comunicaba directamente con Europa y facilitaba la entrada al continente por un frente no portugués, que dominaba el Atlántico Sur.

El objetivo de este artículo es analizar la creación de poder de China, a partir de la proyección de su poder naval y el aumento de su influencia en América, a partir de una mezcla de políticas de cooperación, comercio, apoyo y acercamiento diplomático a los países de esta región. En primer lugar se analizará la creación del poder en el sistema internacional, posteriormente el pensamiento geopolítico de Mahan y la vigencia del mismo en el siglo XXI, para finalmente estudiar la estrategia que mantiene China en la región. Este no es un artículo sobre el pensamiento de Mahan, es sobre el poder chino en el siglo XXI.

1. Poder internacional

El problema del poder actual es cuando se desterritorializa, en ese sentido, el poder escapa a conceptos de soberanía y de control. Pasa a ser un poder inmanente que es totalmente fiel a sí mismo y que no tiene entidad o identidad como tal. Ese poder hetéreo, y con los cambios acaecidos, pareciera que la economía toma una relevancia que antes no era tan clara, en la cual el Estado pasa a proteger intereses económicos y quebranta elementos de su naturaleza clásica para pasar a una forma de poder instrumental.

Entonces, existe una sucesión de paradigmas económicos desde la Edad Media en tres momentos distintos, cada uno definido por el sector dominante de la economía: un primer paradigma, en el que la agricultura y la extracción de materias primas dominó la economía; un segundo, en que la industria y la fabricación de bienes durables ocuparon la posición de privilegio, y un tercer paradigma, actual en la que la prestación de servicios y la manipulación de la información están en el corazón de la producción económica, y por supuesto, también en el centro del debate político.

Así como los procesos de industrialización transformaron la agricultura y la hizo más productiva, dándole fuerza económica y política al Estado, también la revolución de la información transformará la industria redefiniendo y

rejuveneciendo los procesos de fabricación. Al igual que en el proceso de modernización de toda la producción tendió a industrializarse, así también actualmente toda la producción tiende hacia la producción de servicios y al manejo de la información. Los estados entran en una pugna con otros actores por la creación de una influencia desterritorializada, pero altamente importante para el control político y el desarrollo nacional.

No todos los países, por supuesto, incluso entre los países capitalistas dominantes, han asumido el mundo contemporáneo de la misma manera. Manuel Castells (2005) ya advertía sobre los procesos actuales en el aumento del empleo en los servicios, las relaciones entre los diferentes servicios y manufactura. El primer camino tiende hacia un modelo de economía de servicios y está dirigido por los Estados Unidos, el Reino Unido y Canadá. Este modelo implica una disminución de identificación de puestos de trabajo industrial y un correspondiente aumento rápido en empleos del sector servicios. En particular, los servicios financieros que manejan el capital llegado a dominar los sectores de servicios.

En el segundo modelo, el modelo de información - industrial, caracterizado por Japón y Alemania, la disminución del empleo industrial más lentamente que lo hace en el primer modelo, y, más importante, el proceso de informatización está estrechamente integrado y sirve para reforzar la fuerza existente de producción industrial. Servicios relacionados directamente con la producción industrial, por lo tanto, siguen siendo más importantes en este modelo en relación con otros servicios. Los dos modelos representan dos estrategias para gestionar y obtener una ventaja en la transición económica, pero debe quedar claro que ambos se mueven con decisión en la dirección de la informatización de la economía y la creciente importancia de los flujos y redes productivas.

Aunque los países subordinados y regiones del mundo no son capaces de aplicar estas estrategias, hoy, no obstante, se imponen cambios irreversibles en ellos. El hecho de que la informatización y el cambio hacia los servicios se han realizado hasta ahora principalmente en los países capitalistas dominantes y no en otra parte, no debe llevarnos de nuevo a la comprensión de la actual situación económica mundial en términos de etapas lineales de desarrollo. Es cierto que a medida que la producción industrial ha disminuido en los países dominantes, ha sido efectivamente exportada a países subordinados, de los Estados Unidos y Japón, por ejemplo a México y Malasia. Tales desplazamientos geográficos podría llevar a algunos a creer que hay una nueva organización global, mediante la cual los países dominantes son economías de servicios de información, sus subordinados primeras economías industriales y los subordinados son más agrícolas.

Es cada vez más evidente desde la perspectiva de las regiones subordinadas que la modernización ya no es la clave para el progreso económico, la competencia y la inserción internacional. Las regiones más subordinadas, tales

como áreas de África subsahariana, están excluidos de los flujos de capital y nuevas tecnologías, y por lo tanto, se encuentran al borde de la inanición. La competencia por las posiciones de nivel medio en la jerarquía global no es llevada a cabo a través de la industrialización, sino a través de la informatización de la producción.

En este sentido, una nueva forma de poder actual enfocado a los sistemas del capital y a sus procesos de reproducción y difusión, daría la sensación de que las relaciones internacionales actuales se mueven por intereses que no necesariamente son el temor a la guerra o al poder militar del enemigo. Las invasiones de Estados Unidos en Medio Oriente, parecen ser una combinación conveniente de un poder militar que busca derrotar a sus enemigos, pero que termina dejándole los territorios conquistados a capitales internacionales, a las empresas globales. Dentro de esta lógica, mientras exista este tipo de intereses, siempre habrá conflicto, pero cada vez más tecnológico, más táctico y más preciso.

El paso hacia una nueva economía internacional implica necesariamente un cambio en la calidad y la naturaleza del trabajo. Esta es la consecuencia más inmediata sociológica y antropológica del pasaje de paradigmas económicos. Hoy en día, la información y la comunicación han llegado a desempeñar un papel fundamental en los procesos de producción.

La revolución informática y la comunicación de la producción han transformado las prácticas; de tal manera, que todos ellos tienden hacia el modelo de tecnologías de la información y la comunicación. Interactividad y máquinas



<https://laterminalrosario.wordpress.com/2010/02/01/cuando-china-descubrio-america/>

cibernéticas, convertidas en nuevas prótesis integradas en nuestros cuerpos y mentes. La antropología del ciberespacio es en realidad un reconocimiento de la nueva condición humana.

Aparece un tipo de trabajo inmaterial implicado en equipo y comunicación, que reclama el valor más alto, y por lo tanto, se identifica como la clave para la competencia en la nueva economía global (Reich, 1993). El crecimiento de estos puestos de trabajo basados en el conocimiento de la manipulación simbólica creativa, implica un crecimiento correspondiente de bajo valor y el empleo de baja cualificación de la manipulación de símbolos de rutina, tales como la entrada de datos y procesamiento de textos. Aquí comienza a surgir una división fundamental del trabajo en el ámbito de la producción inmaterial y permite que un país tenga dos formas de crear su poder, a partir del soft power que implica esta construcción del trabajo global y aumento de la cooperación y la inversión. Pero también a partir del hard power, el cual se sigue basando en los viejos postulados geopolíticos.

La economía mundial está en relación con el Estado como una especie de metapoder, y puede cambiar las reglas nacionales e internacionales. La economía se ha escapado de la jaula de conflicto de poder territorial y organizado a nivel nacional y ha adquirido nuevos movimientos de energía en el espacio digital.

El nuevo poder económico global de las grandes empresas, en este sentido, no se basa en la violencia como la última razón, y esto hace que sea mucho más móvil; el poder no está atado a ningún lugar específico, y por lo tanto, puede eliminarse a nivel mundial. Si bien el poder de los estados crece a través de la conquista territorial, el poder de los actores de la economía mundial crece precisamente en la medida que se conviertan en factores extraterritoriales. El poder del Estado se expresa en su relación con otros estados, mediante la amenaza militar o de conquista, pero el nuevo tipo de poder se desterritorializa a través del comercio transnacional y la actividad en el espacio digital. Esta concepción invierte la lógica de la concepción tradicional del poder, la violencia y la autoridad. El poder desterritorializado no necesita ni ser políticamente obtenido ni legitimado. Su aplicación evita las instituciones de la democracia desarrollada, como los parlamentos y los tribunales. Este metapoder no es ni ilegal ni legítimo, pero cambia las reglas de los sistemas nacionales e internacionales. Este fue el poder que pensó Mahan, que proyectó Theodore Roosevelt y que China aprende en el mundo contemporáneo.

2. El poder naval: desde Mahan hasta Xi Jinping

2.1 Pensamiento y acción de los Estados Unidos

El pensador estadounidense se cuestionaba por las capacidades del uso de lo naval en la política mundial de finales del siglo XIX. Esta época estaba

caracterizada por la aparición de nuevos poderes navales, como Estados Unidos y Japón, los cuales le disputarían la hegemonía global y/o regional a Gran Bretaña, alrededor del globo, basados también en su capacidad naval. En su obra "La Influencia del Poder Naval", Mahan intenta precisamente definir estos principios del poder naval, entendiendo que el mundo estaba en un proceso de transición, desde una era de dominio del poder europeo; era que se dio desde la expansión naval a finales del siglo XV, hasta finales de la Segunda Guerra Mundial; momento en el cual el concierto europeo es suplantado por la aparición de poderes "extraeuropeos" en el manejo del poder mundial. Pero no solamente era la transición de poderes desde lo europeo hacia lo global, sino que también era una época de transición tecnológica que permitiría la actualización del poder naval al nuevo contexto de era global que empezaba a presentar el sistema internacional.

Según López (1993), su pensamiento estuvo basado esencialmente en tres puntos, de desarrollo del poder naval:

- Comercio marítimo
- Creación de colonias
- Marina de guerra

De tal manera, que a partir de la influencia de estos escritos, el sistema internacional se lanza al fortalecimiento de sus aparatos navales y la colonización europea se fortalece, sobre todo en zonas totalmente periféricas que van a permitir la extracción de materias primas, a su vez, van a alcanzar puertos cada vez más lejanos. Es decir, el proceso que había comenzado en 1492 con la navegación transatlántica, tomaba ahora todo su auge con la idea de la "Estrategia Marítima" de Mahan en 1911.

Este pensamiento marítimo se enfrentó a las teorías del espacio vital de Ratzel y Karl Haushofer y ciertamente fue superior en el sentido en que le daría un espectro de globalidad a las potencias que se enmarcaban en esta idea de fortalecer sus aspectos navales, basados en los tres elementos antes mencionados. La creación de influencia de los Estados Unidos es un ejemplo claro de la capacidad de esta teoría naval. Al finalizar el siglo XIX, había pasado de ser un país acorralado por el desastre que implicó la guerra de 1812 contra Gran Bretaña, a ser un país de creciente poder a nivel internacional gracias a la victoria de territorios insulares del decadente imperio español, tanto en el Caribe como en el Océano Pacífico; logrando entrar en el siglo XX como una de las nuevas potencias capaces de disputar la posibilidad del poder global al imperio británico.

Tres etapas de desarrollo tuvo el pensamiento geopolítico del país norteamericano: la primera fue la consolidación de un sistema político y económico útil para las 13 colonias de 1776. Este primer período se puede ubicar desde el momento de la independencia hasta el final de la guerra contra

Gran Bretaña entre 1812 y 1815. Un segundo momento se puede ubicar entre este período inicial de expansión sobre territorios del norte hasta lo que hoy es el Estado de Washington y la guerra contra México entre 1846 y 1848.

Esta etapa está marcada por la ampliación de territorios del naciente país y que lo van a llevar hasta el Pacífico a iniciar el establecimiento de los modernos límites en el sur. Es decir, es clara la idea de una consolidación interna de los Estados Unidos en el territorio continental. Finalmente, una etapa de expansión más allá de estas iniciales victorias territoriales, es decir, la expansión más allá de sus costas. La cual inicialmente fue hacia el Pacífico, con la expedición del Comodoro Matthew Perry en 1853, hasta la misma Primera Guerra Mundial.

En esta última etapa se puede identificar la influencia del pensamiento de Mahan en la expansión de los Estados Unidos y en su posicionamiento como actor de poder en el sistema internacional. Obviamente, los intentos iniciales fueron simplemente expediciones de corte expansionista para abrir mercados, a partir de la emulación del pensamiento de los imperios previos. Sin embargo, para final del siglo XIX, los Estados Unidos se lanzaron, especialmente bajo la presidencia de Theodore Roosevelt (1901 - 1909) a una política sistemática y organizada de expansión, lo que el historiador George Herring llama: "Bursting with good intentions." (Herring, 2008). Este período estuvo marcado básicamente por la presión y expansión sobre las pequeñas repúblicas e islas caribeñas, con el fin de establecer enclaves coloniales. Si se retoman los tres elementos esbozados como parte de la ecuación del poder que propone Mahan a partir del elemento naval, se tiene que:

Un país adquiere colonias si posee una fuerza marina que se lo permita; las colonias son a su vez, la base o fuente de la riqueza económica y la garantía de un tráfico comercial estable que ha de hacerse por mar, exigiendo para tal fin el desarrollo de una poderosa flota mercante, la cual a su vez, de acuerdo con su amplitud, contribuye al fortalecimiento de una marina de guerra (López, p. 74).

3. China y el poder naval

¿Cuáles son los fundamentos doctrinarios de esta "modernización naval con características chinas"? En el 2003, la Oficina Política del Comité Central del PCH solicitó un estudio, que una vez completado se tituló *"El Surgimiento de las Potencias Mundiales"*, cuya distribución fue restringida. En el mismo, un grupo de reconocidos académicos buscaron determinar los motivos por los cuales nueve naciones a lo largo de la historia alcanzaron el status de potencia" (Malena, 2011).

Ciertamente la transformación del poder de un país como China, se ha dado a partir de etapas diversas de su desarrollo de los últimos 40 años, con las reformas emprendidas a partir del proceso de transformación de Deng Xiaoping. Esta transformación buscaba romper la vieja idea de la revolución cultural de Mao Tsé Tung, quien buscaba cerrar a la República Popular de China a cualquier influencia externa que pudiera aparecer y cambiar el escenario que se había construido con la revolución comunista. Por el contrario, la nueva situación establecida una vez muere el padre comunista de China, se enfoca principalmente en una apertura y construcción de su poder.

Analizar la proyección del poder chino implica entender que este país asiático busca una construcción del poder naval, ya que la República Popular, esencialmente desde el documento de 2003, ha pensado la creación de una marina moderna que proyecte el poder de China más allá del Asia insular, por el cual se encuentra rodeado. Es decir, quedan atrás las visiones de un imperio encerrado que se bastaba a sí mismo, visiones que se habían mantenido casi de manera ininterrumpida desde la misma fundación del Imperio en el 221 a. C. por Qin Shi Huang. Este imperio se había mantenido con una visión geopolítica básicamente enfocada en la defensa de la región central, conformando un núcleo central bañado por el río Amarillo y el Yangtzé, lo que fortaleció el desarrollo del pueblo Han. Para lograr esta defensa se aseguraron el control de las regiones periféricas de “Manchuria y Mongolia Interior en el norte y nordeste, Tíbet en el sur, llevando su frontera a los Himalayas, Xinjiang en el oeste y en el sudeste las junglas y montañas que la separan de Birmania, todos ellos territorios escasamente poblados por etnias no Han, que constituyen una barrera casi impenetrable” (Mackinlay, 2011, p. 2).

Finalmente, China ha buscado siempre aislarse y defender sus costas de la influencia de potencias extranjeras. Este último punto había logrado mantener la tranquilidad de los chinos en su vasto territorio. Sin embargo, el crecimiento del poder naval de otras potencias provenientes de Europa, especialmente Gran Bretaña, imperio que desata un intervención mercantilista en el país de los Han, iniciando con la Primera Guerra del Opio en 1839. La reacción china siempre fue cerrarse cada vez más a la influencia de las potencias extranjeras. Los recientes cambios de China obedecen a un juicioso estudio de la creación del poder en el sistema internacional, el cual está enfocado en el desarrollo de la combinación de esa capacidad económica y la proyección de un suficiente poder militar. El texto del Partido Comunista Chino de 2003 afirmó que “el poder nacional integral (zonghe guoli) deriva principalmente del desarrollo económico, el cual es generado básicamente por el comercio exterior, actividad que debe ser protegida por una armada poderosa” (Malena, 2011). Es decir, los chinos han llegado a la misma conclusión, desde sus documentos oficiales, a lo que Mahan señalaba para los Estados Unidos hace 120 años, aproximadamente.

Bajo estos postulados China diseña una política de acercamiento y de expansión de su influencia en el sistema internacional, la cual se observa a partir de tres ejes centrales:

- El control del Estrecho de Taiwán o Formosa y la solución del tema de Taiwán y las Islas Senkaku o Diaoyutai (Mackinlay, p. 8).
- El control de las aguas del Océano Índico y del Pacífico Sur.
- Contrapeso a la principal potencia del mundo en sus zonas de influencia, como América Latina (Ostos, 2015).

Para América Latina, el escenario de cambio se da a partir del alejamiento de la idea de cooperación que había tácita o explícita entre los gobiernos de la región, especialmente, en el escenario posterior a la guerra fría, bajo el cual el narcotráfico y la búsqueda de un área de libre comercio para las Américas marcaron la agenda de todo el continente a finales del siglo XX. El descenso de la influencia creada por Estados Unidos a partir de la expansión ya señalada de comienzos del siglo XX, ha dado paso a la aparición de una China que se acerca con el interés de hacer negocios con la región.

Las economías de China y de América Latina y el Caribe -que crecerán en los próximos años entre dos y tres veces más rápido que las economías industrializadas- son los polos de crecimiento mundial del momento, ya que en los próximos años las economías industrializadas deberán ajustarse a un contexto de menor crecimiento y mayor desempleo. Por lo tanto, nos encontramos ante una coyuntura internacional que invita a repensar las estrategias globales y regionales de alianzas, y a conceder una mayor relevancia a los vínculos Sur-Sur en el comercio, la inversión extranjera directa (IED) y la cooperación (CEPAL, 2012).

Este escenario económico le da la entrada a China a América Latina y trae consigo el posicionamiento en escenarios estratégicos de la región, como Centroamérica y el Caribe; escenarios geográficamente cercanos a los Estados Unidos, teóricamente importantes en el pensamiento de Mahan y que históricamente aportaron al crecimiento y proyección global de los imperios europeos.

La estructura del orden internacional contemporáneo parece estar adquiriendo una configuración descentralizada en donde la idea misma de polaridad puede ser relativizada, pero si el concepto tuviese aplicabilidad todavía, lo que se está desarrollando es un escenario multipolar complejo, con distintos centros económicos y políticos de poder, dispersos geográficamente. Observamos el advenimiento de un sistema multipolar en el plano económico, que no necesariamente se refleja en el militar todavía; sin embargo, la presencia de distintos actores internacionales con alcance global impacta en la relevancia de los regímenes internacionales vigentes y pone en cuestionamiento la vigencia de varios de ellos, tanto en la forma como en el fondo. Las mismas lógicas de integración que informaron la política de los estados de Occidente durante casi seis décadas se encuentran tensionadas por las

dimensiones de heterogeneidad y diversidad que genera esta etapa nueva de la globalización (Bonilla & Milet, 2015, p. 10).

La política sobre América Latina y el Caribe implica proyectos de inversión, especialmente en infraestructura, y bienes primarios, especialmente minerales y petróleo. En mayo de 2015, el primer ministro chino Li Keqiang reafirmó un plan de cooperación en infraestructura a 10 por un valor de 250.000 millones de dólares (Ostos, 2015). Esto sin contar la controversia por la venta de equipos militares a Venezuela (Infobae, 2015) y la inversión de la empresa Hong Kong Nicaragua Development Group (HKND) para la construcción del Canal, el cual ha creado controversia en la región, sobre todo por la gran inversión directa del país asiático y por el problema ambiental que trae dicha obra.

Para los Estados Unidos, “La expansión se concentró en el Pacífico y en el Caribe. En el Pacífico, como la posibilidad geopolítica inmediata que tenían los norteamericanos de “crecimiento nacional” (...) convirtiéndose además en el puente hacia el mercado de China. En el Caribe, siendo consecuentes con el punto del Plan Mahan, según el cual si los Estados Unidos querían tener las manos libres para la hegemonía mundial, debían ejercer un total y estricto control de su área” (López, p. 77).

China por su parte, “(1) ha adoptado finalmente una vocación marítima militar, fruto de la confluencia de factores económicos, de seguridad y diplomático; (2) se ha abocado a la construcción de una Armada oceánica; (3) proyecta su capacidad naval más allá de su Zona Económica Exclusiva; y (4) ha irrumpido en la porción meridional del Mar del Sur de la China, el Estrecho de Malaca y el Océano Índico, áreas de influencia de competidores regionales aliados de los EE. UU.” (Malena, 2011).

Conclusiones

El poder internacional se puede establecer a lo largo del tiempo y paulatinamente, como en la Revolución Industrial, o dar un golpe violento que intente subvertir el orden actual, como en la Revolución Francesa. El nuevo orden internacional parece ser que se dirige más al estilo inglés, silencioso, continuo y efectivo, con crisis, pero no derrotado; es un tipo de poder que redefine unas nuevas relaciones internacionales desde la economía política internacional y el comercio global.

Entonces, el poder contemporáneo se basa en el desarrollo de una estrategia que combine la expresión de la fuerza militar y el fortalecimiento del comercio y la estabilidad económica y política. Este ha sido el camino que inició China y sobre el cual continúa. Está intentado crear un área de control y proyectarse sobre otras. Al igual que lo hizo Estados Unidos, controlando el Caribe y proyectándose hacia el Pacífico, solamente que esta vez, China crea su área en el Pacífico y busca proyectarse sobre las Américas y el Caribe.

Referencias Bibliográficas

Beck, U. (2004). *Poder y Contrapoder en la Era Global*. Barcelona: Paidós.

Bonilla, A. & García, M. P. (Ed.). (2015). *Los impactos de China en las relaciones internacionales de América Latina y El Caribe*. En China en América Latina y el Caribe: Escenarios estratégicos subregionales. FLACSO. San José de Costa Rica.

Cancelado, H. (2006). Las Redes de Poder en el Sistema Internacional, Análisis desde el caso colombiano. *Revista de la Facultad de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*. Vol. 1, N° 2. Julio – Diciembre. Bogotá.

Castells, M. (2005). *La era de la información economía, sociedad y cultura*. Madrid: Alianza Editorial.

CEPAL (2012). *China y América Latina y el Caribe: hacia una relación económica y comercial estratégica*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Santiago de Chile.

Herring, G. (2008). *From Colony to Superpower*. Oxford. New York.

Infobae (2015). *Venezuela compra equipos militares a Rusia y China para "mejorar la defensa"*. Recuperado de: <http://www.infobae.com/2015/03/31/1719205-venezuela-compra-equipos-militares-rusia-y-china-mejorar-la-defensa>

López, J. I. (1993). Una visión de futuro. La geopolítica de Alfred Mahan. *Revista Universidad Eafit. Medellín*. N° 91.

Mackinlay, A. (2011). *Las ambiciones marítimas de China*. Instituto de Estudios Estratégicos. Recuperado de: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2011/DIEEO06_2011AmbicionesMaritimasChina.pdf

Malena, J. (2011). *Un análisis de la estrategia naval de China y sus implicancias*. Instituto Galego de Análise e Documentación Internacional. Recuperado de: http://www.igadi.org/china/2011/jem_un_analisis_de_la_estrategia_naval_de_china_y_sus_implicancias.htm

Ostos, M. (2015). *La proyección geoestratégica de China en el Mar Caribe*. Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV). Secretaría de Marina (SEMAR). Armada de México. México D.F.

Reich, R. (1993). *El trabajo de las naciones hacia el capitalismo del siglo XXI*. Javier Vergara. Buenos Aires.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Convemar, 1982. Aplicabilidad, Vigencia y Oposición en Colombia

Por: Daniel Rincón Valencia¹

“Quien domina el mar domina todo”.

Temístocles

43

Introducción

Ante el trámite de una nueva demanda de Nicaragua en la Corte Internacional de Justicia de La Haya, sobre la cual esta últimamente estableció que es competente para iniciar este adicional proceso judicial, el Estado colombiano, a través del Presidente Juan Manuel Santos y como contraparte, tomó la decisión de no participar más de este procedimiento, aduciendo, entre otras razones, que dicha Corte no le puede oponer a Colombia una convención internacional de la cual no forma parte, como lo es la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, debido a que no la ha ratificado, pero en su momento sí la firmó.

Por ello, el autor del presente artículo quiere traer a colación el tema de la aplicabilidad, vigencia y oposición de esta convención internacional en nuestro país, el cual no ha dejado de perder actualidad por las razones que de orden jurídico, normativo, jurisprudencial y político se expondrán en el texto; por ello se planteará en forma descriptiva la nota periodística origen de este artículo, para enseguida explicar, en términos sencillos de entender

¹ Daniel Rincón Valencia. Abogado, Asesor y Consultor en asuntos marítimos, portuarios, costeros y Derecho del Mar; Especialista en Derecho Marítimo, Diplomados en Conciliación, Seguridad Marítima y Protección Portuaria, Políticas Públicas para el Desarrollo Sostenible en Zonas Costeras, Curso PBIP de Oficial de Protección de la Compañía, del Buque y de la Instalación Marítima; Docente de posgrado y posgrado de las cátedras de Derecho Marítimo y de Normatividad Portuaria.

y de forma crítica, las razones antes señaladas para después proceder a unas conclusiones generales, aportes que denotan un objetivo inmediato, como es generar en el potencial lector la inquietud de reconocer que contrario de lo esgrimido por el Gobierno Nacional y a pesar de su no ratificación, dentro de la normatividad, jurisprudencia y políticas estatales de orden nacional, se le ha dado reconocimiento a esta convención por su fuerza normativa y consuetudinaria.

Por ello, Colombia debe seguir con esta congruencia ante la falta de razones válidas para su no ratificación, como quedó demostrado con la parte motiva del fallo del año 2012 de la misma Corte en el caso entre nuestro país y Nicaragua; pensar nuevamente en la necesidad de su ratificación en debida forma como una representación de política de Estado para la construcción de un país marítimo que defiende sus intereses, derechos y privilegios proyectados hacia las zonas marinas y submarinas que existen en sus amplias fronteras marítimas. ¿Se puede aplicar en Colombia la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar?

Sin entrar en mayores detalles y profundización en el nuevo capítulo de la reclamación nicaragüense sobre el Archipiélago de San Andrés y Providencia a raíz del último pronunciamiento de la Corte Internacional de Justicia de La Haya, CIJ, en marzo de este año, lo cual se puede encontrar en abundante material digital disponible en las páginas web de los diferentes medios noticiosos y de analistas internacionales, a través de este artículo, el autor quiere hacer algunas precisiones jurídicas en términos sencillos de entender a los lectores no abogados sobre la aplicación o no en el país de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Convemar, 1982. También conocida como Convemar/82, Carta de Jamaica o de Montego Bay, debido a que en este país y ciudad fue abierta la convención² a los estados de la comunidad internacional para su firma y posterior ratificación³.

2 Convención internacional es, en este caso en particular, cuando una variedad de estados reúnen en un cuerpo escrito y expreso de normas obligatorias las decisiones adoptadas en deliberaciones y medidas adoptadas en reuniones celebradas dentro del marco de organismos internaciones y siguiendo un procedimiento preestablecido.

3 Dentro del Derecho Internacional, la Ratificación es el penúltimo paso que debe adoptar un Estado para la adopción de normas internacionales dentro de su legislación interna y así obligarse para su posterior cumplimiento; consiste en que los estados, en debida forma, proceden a un acto unilateral mediante el cual los órganos constitucionales competentes aprueban un tratado y por tanto determinan su obligatoriedad internacional. (...) Pero la ratificación no produce por sí sola efectos jurídicos internacionales. Para ello es necesario que proceda el cambio de los documentos de ratificación (instrumentos de ratificación) o el depósito de estos ante una determinada institución u organismo, o la mera comunicación de que la ratificación se llevó a cabo. El canje de los instrumentos de ratificación se da en los tratados bilaterales, el depósito en los tratados colectivos o multilaterales (...) Un tratado no es válido hasta la perfección de este procedimiento, puesto que con anterioridad a ello no puede hablarse de acuerdo de voluntades (Gaviria Liévano, 2.005, p. 325 y 326).

Mientras este paso no se cumpla, la convención o tratado internacional no es vigente ni obliga al país que únicamente firmó.



Esta necesidad obedece a que, de acuerdo con una nota de prensa aparecida en la página web de El Tiempo, el 18 de marzo de 2016, el Presidente Juan Manuel Santos sustentó, entre otras razones, su decisión de que nuestro país no comparezca a las sesiones de la Corte Internacional de La Haya en Holanda y se cita textualmente: Y cuestionó que la Corte pretenda ‘aplicar a Colombia un tratado del que no hacemos parte, como es la Convención del Mar’, para examinar el pedido de Nicaragua de que se le reconozca una plataforma continental extendida más allá de las 200 millas náuticas de sus costas” (El Tiempo, 2016).

Hay que reconocer que es cierto en lo atinente a que no formamos parte de la Convención de Jamaica y ello obedece a que Colombia, aunque efectivamente la firmó, aún no la ha ratificado, así como tampoco, al día de hoy, ha ratificado el Acuerdo de 1994 sobre la parte XI de los Fondos Marinos de este mismo instrumento internacional (Gaviria, 2005), lo cual en principio daría la razón al Gobierno Nacional para no concurrir ante este alto tribunal.

¿Esto es así? Es decir, ¿Convemar/82 no es aplicable, vigente ni oponible al Estado Colombiano? La respuesta es un sí rotundo, en pocas palabras, esta convención, llamada también la Constitución de los Mares, sí es aplicable, oponible y tiene vigencia dentro del territorio colombiano. Iremos explicando el porqué de esta afirmación.

Sin entrar a dilucidar en extenso el hecho de que Colombia firmó esta convención y más que eso, tuvo una participación proactiva en las comisiones y sesiones en que participó en su elaboración, presentación de aportes, discusión y aprobación (Gaviria, 2014), es del caso manifestar, en primer lugar, que nos encontramos frente a una normatividad que rige el mar en toda su extensión, los océanos y sus suelos y subsuelos como espacios generadores de territorio sujetos a la soberanía y jurisdicción⁴ de los distintos estados y autoridades internacionales, sobre los cuales concurren múltiples competencias, derechos y distintas obligaciones, espacios que tienen un alcance mundial sobre el que confluyen intereses nacionales e internacionales.

Dicho en otros términos, tiene todas las características sobre aquello que consideramos marítimo y por ende, por razones de evolución histórica, no sólo esta convención fue en su momento un cuerpo normativo que recogió gran parte de los usos y costumbres que los estados ya tenían establecido dentro del Derecho del Mar, sino que al mismo tiempo, sirvió de fundamento y a la vez de sustento jurídico de aquellos usos⁵ y normas consuetudinarias⁶ obligatorias que vinieron después de su entrada en vigencia en 1994 y que la comunidad internacional, generalmente, ha ido observando.

En síntesis, como ya la Corte Internacional se lo indicó a Colombia en el fallo del año 2012, Convemar/82 forma parte de la costumbre marítima internacional (CIJ, 2012, p. 70), productora de normas jurídicas de estricto cumplimiento no escritas a las cuales ningún Estado puede darse el lujo de no aplicar y en consecuencia obligan a los estados a su observancia, del mismo modo que esta costumbre marítima ha dado, y sigue dando, origen y basamento a los usos y prácticas que se dan en los distintos puertos, buques y demás construcciones navales, que a su vez desembocan recogidos y compilados dentro de los distintos convenios, protocolos⁷, reglamentos, etc. de la Organización Marítima Internacional de la ONU.

En segundo lugar, y siguiendo el orden de estas consideraciones, debemos tener en cuenta que precisamente Convemar/82 fue el sustento para que el constituyente colombiano de 1991 consagrara en el artículo 101 de la Carta Política del mismo año, que forman parte del territorio colombiano el mar territorial, la zona económica exclusiva, la plataforma continental y especialmente la Zona Contigua⁸, figura jurídica sin antecedentes dentro

4 Soberanía es la capacidad que tiene un grupo de personas de aplicar y someter sus leyes dentro de su territorio a través de las instituciones del Estado y la Jurisdicción es la capacidad de administrar justicia y el derecho en la misma forma.

5 Los Usos, para este caso, viene a ser el conjunto de prácticas o conductas de carácter ordinario que se desarrollan en un espacio y tiempo determinados por un grupo concreto de personas con intereses comunes, sin que tengan el carácter de imperatividad y obligatoriedad que sí tienen la Costumbre o la Ley, sin embargo, se deja la anotación que los Usos pueden, por evolución histórica, ser el germen de estas dos normatividades.

6 Consuetudinario es sinónimo de costumbre.

7 Protocolo viene a significar aquí un cuerpo normativo que recoge las prácticas y procedimientos a seguir para la obtención de un resultado.

8 Contados desde la baja marea hacia el mar, el Mar Territorial se extiende hasta las 12 millas náuticas mar

del ordenamiento jurídico interno nacional y que solo está consagrada y regulada positivamente, para nuestro caso, en esa convención internacional y como colofón, señalar que Convemar/82 ha sido el antecedente y soporte para la expedición de normatividad colombiana, por ejemplo, dentro de los considerandos del Decreto 1946 de 2013 que entre otras estableció la llamada Zona Contigua Integral del Archipiélago de San Andrés y Providencia, se indica: Que de acuerdo con el derecho internacional consuetudinario y en desarrollo de lo dispuesto en el artículo 101 de la Constitución Política y en la Ley 10 de 1978, la República de Colombia tiene derecho a que las formaciones insulares que componen el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina puedan generar mar territorial y zona contigua, sin perjuicio de los derechos que tiene sobre la zona económica exclusiva y la plataforma continental.

Que de conformidad con el derecho internacional consuetudinario, en la zona contigua los Estados ejercen derechos soberanos y jurisdicción y control en materias de seguridad, control de tráfico de estupefacientes y sustancias ilícitas, protección del medio ambiente, asuntos fiscales y aduaneros, inmigración, sanitarios y otros temas (Gobierno Nacional, 2013).

Y tercero, en Consulta⁹ Radicación número 1605 del 4 de noviembre año 2004 de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, Consejero Ponente: Gustavo Aponte Santos, este alto tribunal dispuso, al absolver la consulta elevada por el Ministerio de Defensa Nacional en cuanto a la competencia para investigar los siniestros marítimos:

Es así como, en el artículo 94 de la Convención del Mar al regular el tema de los accidentes que ocurren en altamar, señala que el Estado competente para investigar el siniestro es el Estado bandera del buque, en los siguientes términos: (...) Esta Convención, aunque no ha sido suscrita por Colombia, es fuente de derecho internacional en los términos previstos en el artículo 7º del Código de Comercio¹⁰, y por lo tanto, deberá ser considerada al momento de evaluar la viabilidad de incorporar al derecho interno la reglamentación aprobada por la OMI en la Resolución A 849 aprobada el 27 de noviembre de 1997”, (Consejero ponente Gustavo Aponte Santos de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, 2004, p. 35).

adentro, la Zona Contigua hasta las 24 millas náuticas mar adentro y la Zona Económica Exclusiva hasta las 200 millas náuticas mar adentro, la Plataforma Continental es la extensión del continente por debajo del mar con una extensión igual a esta última, por principio general, pero se concede que podría extenderse hasta las 350 millas náuticas si se cumplen algunos requisitos. Por cada uno de estos espacios, Convemar/82 señala de forma precisa los derechos y deberes de cada Estado ribereño.

9 Como su mismo nombre lo indica, a través de estas se absuelven las consultas que el Gobierno Nacional le eleva en asuntos administrativos al Consejo de Estado, de conformidad con el numeral 3º del artículo 237 de la Constitución Nacional de 1991.

10 “ART. 7º. Los tratados o convenciones internacionales de comercio no ratificados por Colombia, la costumbre mercantil internacional que reúna las condiciones del artículo 3º, así como los principios generales del derecho comercial, podrán aplicarse a las cuestiones mercantiles que no puedan resolverse conforme a las reglas precedentes.”

En consecuencia, no tiene sentido lógico y riñe con nociones básicas de justicia y coherencia, que ahora Colombia afirme, año 2016, que no se le puede aplicar ni oponer imperativamente Convemar/82, ya que no es parte ratificante de la misma y el hacerlo, en cuanto a deberes y obligaciones se refiere, sería inconveniente y perjudicial, debido a que contraría los intereses nacionales, pero, por otro lado, el Estado colombiano la haya utilizado en el pasado como referente, para la producción de normas internas que le consagren los derechos, prerrogativas, competencias y atributos en los espacios marítimos y submarinos que como señalábamos, se encuentran consagrados en el artículo 101 de la Constitución Nacional.

En este sentido, ante la comunidad internacional, Colombia no puede dar la imagen de que aplica Convemar/82, una convención que firmó pero no ratificó, cuando le conviene y cuando no le conviene no la aplica en su territorio. Es por eso que ante esta actitud incongruente es que la Corte Internacional de Justicia de La Haya en el año 2012 usó esta misma convención en contra de nuestro país para expedir su famoso fallo.

Por lo tanto, si el Gobierno Nacional sigue la misma línea de cuestionar “ que la Corte pretenda “aplicar a Colombia un tratado del que no hacemos parte, como es la Convención del Mar (...)”, entonces, por coherencia, se deberían derogar todas las leyes, decretos, resoluciones y reglamentos nacionales expedidos con base en Convemar/82 como lo hemos indicado, porque precisamente no se ha ratificado o ya debería ser hora de ser congruentes ante la falta de argumentos para su no ratificación, de pensar en su ratificación para una mejor defensa y protección de nuestros intereses y derechos de nuestros espacios marítimos y submarinos al formar parte de aquellas autoridades e instituciones consagradas en Convemar/82.

Por ejemplo, el tratadista Enrique Gaviria Liévano, en su obra *“La desintegración del Archipiélago de San Andrés y el fallo de la Corte de La Haya”*, comenta que las razones que expone el Gobierno colombiano para la no ratificación de Convemar/82 en nuestro país, es para que no lo obliguen las “(...) decisiones tomadas por la comisión de límites sobre plataforma continental de la convención en la disputa con Nicaragua” y sostiene que si por ejemplo la ratificáramos podríamos formar parte de instancias marítimas internacionales como esa misma comisión para impedir y frenar los intereses expansionistas del Gobierno nicaragüense (Gaviria, 2014).

Entonces, ¿se puede argumentar que no hacer nada, es la mejor manera de defender nuestros intereses marítimos y submarinos? La verdad no, nuestra historia ha demostrado que ante momentos de crisis internacionales en que hay de por medio discusiones de frontera o límites con terceros países, en que Colombia por acción u omisión poco o nada hizo, siempre llevó las de perder; ahí tenemos el caso de la independencia de Panamá ocurrida en 1903, en que no se tomaron las medidas necesarias y oportunas para evitarla.

Igualmente, para algunos conocedores de estos temas, que tocan el Derecho Internacional Público, se podría sostener que las únicas convenciones sobre Derecho del Mar que obligan y son oponibles a Colombia son las siguientes: 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, aprobada en Colombia por la Ley 9 del 15 de marzo de 1961 y la Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar, suscrita en Ginebra el 29 de abril de 1958, durante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, aprobada en Colombia mediante la Ley 119 del 24 de noviembre de 1961.

Aunque es verdad que las anteriores convenciones aun tienen vigencia en el ámbito internacional y dentro del orden interno de nuestro país, también lo es, como lo indicó la CIJ y lo señalábamos en párrafos anteriores, Convemar/82 consagra la costumbre internacional sobre el Derecho del Mar, que Colombia, aunque no es país ratificante, si es firmante, agregando que el artículo 7º del Código de Comercio y además que el Estado colombiano ha usado este Convenio como antecedente para su producción normativa.

Por otro lado, se debe anotar que nuestro país nunca ratificó las convenciones de Ginebra sobre Mar Territorial y Zona Contigua y sobre Alta Mar, ya que estas contemplaban tópicos que nunca fueron pacíficos para todos los estados, los cuales para evitar conflictos hacia el futuro, decidieron esperar una nueva convocatoria para discusión y celebración de una nueva convención sobre Derecho del Mar. Sin embargo, debe destacarse que estas fueron antecedentes que Colombia tuvo en cuenta para expedir la Ley 10 del 4 de agosto de 1978, por la cual se dictaron normas sobre mar territorial, zona económica exclusiva, plataforma continental y otras disposiciones, más sus decretos reglamentarios 1874, 1876 y 1877 de 1979.

Debemos tener presente que el hecho de no ratificar Convemar/82 o Constitución de los Mares, priva a Colombia del derecho de participar como miembro pleno de las autoridades e instituciones que ella contempla para la defensa de sus intereses y la protección de la integridad de su territorio y también le impediría participar de aquellos fondos y colaboraciones contemplados por la comunidad internacional basados en esta convención. Además, tendríamos la ventaja de contar con el respaldo y patrocinio de este convenio internacional en nuestras diferencias limítrofes aún vigentes con Venezuela, por ejemplo, país que como Nicaragua, aduce que todas las áreas marinas y submarinas del Golfo de Venezuela y adyacentes a la costa guajira colombiana, le pertenecen por Derecho y tradición histórica y, por lo tanto, Colombia debería contentarse con tener el dominio sobre la playa, ya que el mar que la baña es de Venezuela, tesis denominada la Costa seca.

Para terminar esta disquisición, le daríamos trascendencia y apoyo internacional al artículo 101 de la Constitución Nacional que consagra la dimensionalidad

marina y submarina del territorio nacional y así Colombia sabría en realidad cuáles son sus competencias, prerrogativas, privilegios, deberes y limitaciones dentro del mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, plataforma continental, aguas suprayacentes, lecho marino, lecho submarino sobre aquellas áreas marinas y submarinas que exceden a todas las anteriores, pero que por tratados limítrofes celebrados con los países vecinos, claramente le pertenecen a Colombia.

Se hace necesario recalcar que si Colombia expone a través de sus autoridades marítimas que quiere transformarse en un país marítimo, para convertir sus espacios marítimos en una fuente de riqueza y prosperidad general, también valen las anteriores consideraciones sobre toda la normatividad de la Organización Marítima Internacional, OMI, sobre seguridad de la vida humana en el mar, de la navegación y sobre la seguridad integral marítima; del Comité Marítimo Internacional sobre los conocimientos de embarque y el transporte marítimo internacional de mercancías y de la Organización Internacional del Trabajo sobre el Convenio de Trabajo Marítimo, CTM 2006 (el cual tiene como finalidad convertirse en el cuarto pilar de la navegación marítima junto con el SOLAS, MARPOL y STCW¹¹).

Muchos países con los cuales Colombia tiene trato, convenio, comercio y relaciones, son parte de todas o la mayor parte de esa normatividad marítima internacional; ante los cuales nuestro país podría encontrarse en desventaja o sentirse en una inferior posición, y si Colombia no quiere o puede que esas mismas tengan vigencia y obligatoriedad en el orden interno a través del trámite constitucional contemplado a través del Congreso, del control previo de constitucionalidad de la Corte Constitucional y de la sanción presidencial con su firma, se debe pensar seriamente en utilizar las puertas abiertas contempladas en el artículo 7º del Código de Comercio colombiano para su aplicación inmediata y automática.

Con la salvedad que toda esa normatividad entra a formar parte de nuestro ordenamiento con las condiciones de que exista un vacío o inexistencia de normas jurídicas o técnicas nacionales que contemplen y regulen las mismas situaciones y además que en su aplicación y ejecución, a pesar de que ya muchas de esas normatividades forman parte de la costumbre marítima internacional y de los usos y consuetudinarios de cada puerto en el mundo, de todas formas no pueden afectarse principios, garantías, deberes y derechos fundamentales consagrados en normas constitucionales, en normas legales de orden superior y en el llamado Bloque de Constitucionalidad¹², así como

11 Los tres convenios marítimos más importantes, pilares del transporte marítimo, son: El International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS, o Convenio Internacional de la Seguridad de la Vida Humana en el Mar; International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978, MARPOL, o Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación por los Buques y el International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW, o Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar.

12 Consagrado en el artículo 93 de la Constitución Nacional de 1991 al disponer que: "ARTÍCULO 93. Los tratados y convenios internacionales ratificados por el Congreso, que reconocen los derechos humanos y

tampoco menoscabarse la seguridad, defensa, soberanía y jurisdicción nacional.

Después de este largo paréntesis y retomando el hilo del análisis anteriormente expuesto, ya el lector habrá dimensionado en su justa medida lo que Convemar/82 ha representado y aun representa para los intereses colombianos y la imposibilidad legal y física de separarlos y querer tratarlos como diferentes e independientes.

No está de más recordar que Convemar/82 regula lo atinente a las competencias, facultades y prerrogativas exclusivas del estado ribereño sobre los conceptos que aparecen en el artículo 101 de la Constitución Nacional de 1991 en lo referente a Mar Territorial, Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva y Plataforma Continental como pertenecientes al territorio nacional colombiano, sobre los cuales debemos tener absoluta claridad y certeza ahora que tenemos el descubrimiento reciente del tesoro y restos del naufragio del Galeón Español San José, que sería de esperar no se convirtiera en un conflicto internacional con España y que el Gobierno colombiano debería tener mucho cuidado, pues no tendría presentación el que se presentara cualquiera de los siguientes casos hipotéticos: primero, que efectivamente el Gobierno, ante la segunda demanda de Nicaragua, asuma como posición política y estrategia jurídica ante la CIJ que este tribunal no le puede oponer a Colombia Convemar/82, ya que el país no es parte ratificante, pero por otro lado que Colombia arguya, como estrategia de defensa ante España en el caso del Galeón San José, lo estatuido por la misma convención internacional en lo relacionado con los privilegios exclusivos del estado ribereño sobre sus áreas marinas y submarinas subyacentes; o segundo, que siguiendo la misma coherencia, el Gobierno oponga a España la misma diplomacia, es decir, que como la CIJ no puede imponer a Colombia una convención internacional de la cual no forma parte, el Gobierno colombiano no debería acudir a la misma convención para armar su defensa y poder de negociación frente a España que sí es un país ratificante de Convemar/82.

Lo que se pone de presente, como corolario de lo anterior, es que frente a la actitud asumida por el Gobierno Nacional frente a la admisión de la demanda por la Corte Internacional de Justicia de La Haya, de acuerdo con la nota de prensa que dio origen a este artículo, y si continúa con ella hacia el futuro para defender nuestro territorio e intereses nacionales, Colombia podría salir mal parada dentro de la comunidad internacional con la actitud que adoptaría cara a cara con España, país de larga tradición marítima y de gran poder naval, en uno de los naufragios que se considera como uno de los más valiosos de todo el Mar Caribe y de una importancia histórica inigualable.

que prohíben su limitación en los estados de excepción, prevalecen en el orden interno. Los derechos y deberes consagrados en esta Carta, se interpretarán de conformidad con los tratados internacionales sobre derechos humanos ratificados por Colombia”.

Igualmente, Colombia podría ganarse la imagen de un país que se vale de la no ratificación de un convenio internacional que firmó y participó activamente en su discusión, elaboración, aprobación y firma para ejercer unos derechos y privilegios que no tendría frente a reclamaciones de otros estados sí ratificantes, pero acude al mismo hecho para alegar que no tiene obligaciones y deberes que se deriven del mismo convenio y determinados por sentencia judicial de un tribunal de alcance internacional y remate diciendo que esta normatividad no le es oponible ni aplicable.

Haciendo un breve paréntesis, esta es la oportunidad de reiterar, recogiendo las consideraciones generales expuestas en los párrafos anteriores y las opiniones de expertos en temas marítimos y asuntos navales a lo largo de nuestra historia reciente, la demanda de instauración como una de las estrategias marítimas contenida en una verdadera Política de Estado el hecho de ratificar Convemar/1982, para que de esa forma se logre asumir, por nuestro Estado, la dimensión oceánica con todos los derechos, prerrogativas, competencias y privilegios que esa convención consagra; además, que el probable conflicto con Nicaragua ya fue superado a la luz del Derecho Internacional y de la Comunidad Internacional (así este país centroamericano piense lo contrario) y que este hecho siempre se adujo como una de las dos razones principales como obstáculo para su ratificación.

Con dicha ratificación como estrategia, Colombia adquiere la potestad y el prestigio que requiere para sentar su mejor posición y tener un mayor poder de persuasión y negociación en aquellos cuestiones de límites y fronteras marítimas aún no resueltos, como es el caso concreto del Golfo de Venezuela, que aunque es cierto que esta estrategia eventualmente podría, literalmente, espantar al Estado venezolano de llegar a un feliz acuerdo con Colombia sobre esto (Venezuela no es país ratificante ni firmante de Convemar/1982 y ha repetido en diversas ocasiones que no lo hará), por lo menos nuestro país debería conocer, a los ojos del Derecho Internacional del Mar vigente al día de hoy, cuáles son sus derechos sobre este golfo y hasta dónde podría llegar y cuáles serían los alcances de una debida transacción que satisfaga a ambos países, ya que hay que ser sensatos y no repetir la historia de Los Monjes, los cuales se cedieron en su totalidad a Venezuela para “quedar bien parados con ella” y sin contraprestación alguna para Colombia.

De otra parte, esta convención internacional, además de dar el fundamento jurídico, es en sí misma una estrategia marítima que consagra, al mismo tiempo, las herramientas y facilidades para la explotación de nuestros recursos naturales oceánicos, como lo es por ejemplo el derecho de formar parte con voz, voto y veto dentro de las autoridades e instituciones establecidas dentro de Convemar/1982 y lograr de esa forma la prosperidad general para la población colombiana, lo cual al mismo tiempo se traduciría en un privilegio exclusivo de Colombia como Estado ribereño y oceánico que debe ser respetado y defendido frente a terceros estados y empresas extranjeras que sin la debida autorización exploten nuestros recursos marinos y submarinos.

Conclusiones

Como conclusión, es urgente que nuestro Gobierno le dé una revisión y completa actualización a nuestras políticas marítimas y poder naval para ser congruentes con nuestra realidad costera y riqueza marina y submarina y estar a tono con las últimas tendencias de la geopolítica y de la oceanopolítica mundial; la ratificación de Convemar/82 sería un buen paso que apuntaría en esa dirección, lo cual nos consolidaría como el país marítimo que nuestra situación geográfica y oceanoestratégica reclama.

Siguiendo la línea de esta consideración, será objeto de análisis y propuesta de un futuro artículo por parte del mismo autor y en esta misma publicación, una nueva realidad que se abre camino en el mundo moderno y tiene origen en nuestro continente, lo cual podría dar origen posteriormente a una convención que lo regule, que es el tema del Mar presencial y cómo se articularía con las amplias fronteras marítimas y los intereses y espacios oceánicos de Colombia en ellas comprendidas.

Referencias Bibliográficas

Abello-Galvis, R., Arévalo, W., Sarmiento A. & Caro M. C.- Trad. (2012) *Traducción del Fallo de la Corte Internacional de Justicia en el "Diferendo Territorial y Marítimo" (Nicaragua - Colombia)*. 19 de noviembre de 2012. Bogotá: Recuperado el 30 de noviembre de 2.012, de http://www.anuariocdi.org/pdf/Trad_Nic_Col.pdf

Álvarez, J. M. (2003). *El Interés Nacional en Colombia*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Colombia, Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil (2016). Consulta Radicación número: 1605 del Consejero Ponente: Gustavo Aponte Santos. Recuperado el 31 de marzo de 2016 de: <http://www.notinet.com.co/pedidos/1605.doc>

Conferencia sobre el Derecho del Mar de la ONU (1982) *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. Montego Bay. Recuperado el 30 de mayo de 2.016 de: <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/attach/Texto%20de%20la%20CONVEMAR.PDF>

El Tiempo. (18 de marzo de 2016). ¿Qué pasa ante el desacato de Colombia en la Corte de La Haya? Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/politica/justicia/consecuencias-del-desacato-de-colombia-en-la-corte-de-la-haya-por-caso-de-nicaragua/16540163>

Gaviria, E. (2005). *Derecho Internacional Público*. Bogotá: Editorial Temis, 6a edición.

Gaviria, E. (2008). *Los Archipiélagos de Estado en el Derecho del Mar*. Bogotá: Editorial Temis.

Gaviria, E. (2014). *La Desintegración del Archipiélago de San Andrés y el fallo de la Corte de la Haya*. Bogotá: Editorial Temis.

Londoño, J. (2015). *Colombia en el laberinto del Caribe*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Moyano, C. (1983). *El archipiélago de San Andrés y Providencia Estudio Histórico – Jurídico a la luz del Derecho Internacional*. Bogotá: Editorial Temis.

Pallares, J. (1996). *Derecho Internacional Público*. Leyer.

Presidencia de la República de Colombia (1970) *Decreto 410 de 1971*, por el cual se expide el Código de Comercio. Bogotá.

Presidencia de la República de Colombia (1991). *Constitución Política de Colombia*. Bogotá.

Presidencia de la República de Colombia (2013). *Decreto 1946 de 2013*, por medio del cual se reglamentan los artículos 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6° y 9° de la Ley 10 de 1978, y 2° y 3° de la Ley 47 de 1993 en lo concerniente al mar territorial, la zona contigua, algunos aspectos de la plataforma continental de los territorios insulares colombianos en el mar Caribe occidental y a la integridad del departamento archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, Bogotá.

Villamarín, L. A. (2013). *Fallo Salomónico o Piratería Jurídica*. Ediciones Luis Alberto Villamarín Pulido.

Zárate L. C. (2001). *Colombia y el Derecho del Mar*. Leyer.

Una guerra de naturaleza jurídica de Nicaragua en contra de la soberanía de Colombia en el Caribe

Por: Capitán de Navío Carlos Augusto Delgado Yermanos¹

“El estado natural del mar es no ser dominado por ninguna nación”.

Julián Corbett

55

Introducción

El 17 de marzo de 2016, la Corte Internacional de Justicia se declaró competente para conocer el fondo de las demandas por el no cumplimiento del fallo del 2012 por parte de Colombia y sobre la plataforma continental extendida, interpuestas por Nicaragua. Este hecho generó una declaración del Presidente Juan Manuel Santos.

Colombia no seguirá compareciendo en este asunto ante la Corte Internacional de Justicia, CIJ. He tomado la determinación luego de un profundo análisis y un diálogo con los expertos que hacen parte del equipo de defensa de Colombia y luego de haber escuchado a la Comisión Asesora de Relaciones Exteriores y a los sectores públicos. (Santos, 2016).

Con esta declaración de Juan Manuel Santos Calderón, Presidente de Colombia, después de conocerse el fallo de la Corte Internacional de Justicia de La Haya el 7 de abril de 2016, sobre las dos demandas interpuestas por Nicaragua, es imperativo determinar el alcance de estas decisiones y si el Gobierno de Colombia realmente está preparado para afrontar esta situación.

¹ Capitán de Navío Carlos Augusto Delgado Yermanos. Ingeniero Naval y Profesional en Ciencias Navales, Magíster en Estudios de Seguridad Estratégica y candidato a Magíster en Estrategia y Geopolítica.



En una era de constantes cambios en la dinámica mundial, en las relaciones internacionales producto de intereses políticos y económicos, reviste de especial importancia analizar los movimientos que se presentan en el entorno.

La globalización y los constantes cambios en la economía mundial, hacen que los países más avanzados del mundo tengan dentro de sus estrategias expandir las fronteras y buscar mejores y mayores posibilidades de mejorar su situación económica y posicionamiento estratégico. Es por ello, que actualmente se observa la influencia de países que por tradición no hacían presencia en la región y que de alguna forma pueden llegar a desestabilizar el normal curso de las relaciones entre los países, como es el caso de Rusia y China. Así mismo, el nuevo curso en las relaciones diplomáticas entre Estados Unidos y Cuba, que necesariamente tiene que tener repercusiones de múltiple índole en la región.

Desde el punto de vista geopolítico, es importante conocer la dinámica de estos acontecimientos, con el fin de proponer o establecer políticas y estrategias de alto nivel, que se anticipen a hechos que puedan atentar contra los intereses nacionales. Es así, como en ocasiones anteriores y ante hechos de similar

naturaleza no se han tomado las medidas correspondientes, provocando que se tomen decisiones por tribunales internacionales en contra de la nación, y conlleven a pérdidas de territorio, como el caso de San Andrés y Providencia (Cavalier G. & Lozano, 2005).

Por tal motivo, este ensayo pretende determinar los efectos y la postura estratégica que el Estado colombiano debería asumir ante los hechos producto del estudio y determinar la forma como se debería reorientar la política exterior, con el propósito de afrontar las consecuencias que se puedan presentar ante el fallo de la Corte Internacional de Justicia de La Haya de 2016.

Así mismo, evaluar la capacidad de Colombia para enfrentar en forma integral las situaciones cambiantes que se presentan en el entorno y que de alguna forma puedan llegar a afectar sus intereses.

Génesis del diferendo entre Colombia y Nicaragua en el Caribe

El diferendo con Nicaragua tiene como punto de partida el tratado Esguerra - Bárcenas firmado en 1928, el cual fijó los límites marítimos entre los dos países. Este tratado estableció como frontera marítima el meridiano 82, dejando en firme la soberanía de Colombia sobre las islas de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Pero en 1980, la Junta de Reconstrucción de Nicaragua² declaró nulo e inválido este tratado, por lo cual el gobierno Sandinista argumentó en su nueva constitución que el tratado con Colombia había sido firmado bajo presiones e influencia del gobierno de Estados Unidos, en la época en que el país del norte invadió al centroamericano. Además, sostiene que las islas de San Andrés, Providencia y los cayos y bancos circundantes son parte integrante e indivisible de la plataforma continental de Nicaragua (Cavelier, 2005); declaración que para el canciller colombiano de la época Diego Uribe Vargas consideró como “un chiste”, reflejando la precaria posición e interés del Gobierno del momento por un tema tan delicado para la soberanía nacional.

Desde ese momento Nicaragua empezó su carrera expansionista para abarcar territorios que desde épocas de la Gran Colombia no le pertenecían, desconociendo la validez y fuerza del tratado firmado por los dos países y los documentos existentes de la época de la Gran Colombia, como la Real Orden de 1803, donde la costa de la Mosquitia estaba a cargo del Virreinato de la Nueva Granada. Es así como en 1980, Colombia expidió “*El libro Blanco de la República de Colombia*”, en donde se ratifica que el tratado del 24 de marzo de 1928 es “un instrumento perfecto, vigente e inmodificable: ni polémica alguna en torno a la titulación sobre el archipiélago colombiano de San Andrés” (Cavelier, 2005), y sin reconocimiento de la situación como “controversia internacional³”.

2 Organismo supremo de dirección política, legislativa y administrativa que asumió el poder luego del derrocamiento de la dictadura de Anastasio Somoza.

3 Esta controversia internacional es la que da acceso al “Sistema de Solución Pacífica de Controversias Internacionales” de la ONU.

Sin embargo, el 6 de diciembre de 2001 el país centroamericano demandó a Colombia ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya, presentando una serie de títulos territoriales y de delimitación marítima entre los dos países. El exministro y exmagistrado de la Corte Suprema de Justicia de Colombia Jaime Pinzón López escribió: “Colombia ha debido rechazar este acto ilícito internacional de inmediato y, sin ninguna consideración, abstenerse de participar en un litigio, planteado por Nicaragua de esta manera, que contradice la intangibilidad y vigencia de los tratados internacionales de límites” (Cavelier, 2005).

Sin lugar a dudas, lo que aumentó las preocupaciones del Gobierno de Colombia fue el fallo de la CIJ el 19 de noviembre de 2012, en el cual la Corte reconoció la soberanía de Colombia del archipiélago de San Andrés y Providencia en virtud del tratado Esguerra-Bárceñas de 1928, pero así mismo reconoció la jurisdicción de Nicaragua en más de 75.000 kilómetros de mar, dejando enclavado los cayos de Roncador, Serrana y Quitasueño.

Esto generó que el 17 de marzo de 2016, la CIJ se declarara competente para conocer el fondo de las demandas por el incumplimiento del fallo del 2012 por parte de Colombia y sobre la plataforma continental extendida, interpuestas por Nicaragua en el 2013. Por tal razón, se dio la declaración del Presidente Juan Manuel Santos del 7 de abril de 2016.

Conceptos básicos para tener en cuenta

Colombia fue acusada por Nicaragua de violar el *ius cogens*⁴, como lo que establece la Convención de Viena (1969) en lo relacionado con los tratados. Según esta Convención, los Estados están obligados a cumplir lo contemplado en el Derecho Internacional, toda vez que es una norma reconocida y aceptada por la Comunidad Internacional (Convención de Viena, 1948). Para el caso de estudio, el tratado de límites marítimos entre Colombia y Nicaragua es un instrumento legal y aceptado y el cual se debe cumplir. Si Nicaragua invoca que es un acto ilegal, la Corte tendría que evaluar si existió “coacción”, “presión” o cualquier otra acción por parte de Colombia y Estados Unidos para que se llevara a cabo la firma del tratado de 1928 entre los dos países.

Otro aspecto que necesariamente influye en esta situación, es lo que establece el numeral 5 del Artículo 38 del Reglamento Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, que si Colombia no hubiera aceptado la “invitación” hecha por

4 La noción, para el Derecho Internacional “viene ya del Derecho Romano, habiéndose impuesto actualmente por influencia de la terminología jurídica anglosajona; aunque no siempre ha tenido el mismo significado, actualmente equivale a ‘Derecho necesario’ o derecho que necesariamente han de cumplir los Estados, sin que puedan modificarlo por su voluntad” (Ius cogens, s.f.).

Recuperado el 5 de Junio de 2016.

o-Londono-nicaragua-recibe-tanques-de-rusia-por-acuerdo-de-cooperacion la otra parte puede a Recuperado el 5 de Junio de 2016.

o-Londono-nicaragua-recibe-tanques-de-rusia-por-acuerdo-de-cooperacion la otra parte puede a

Nicaragua para participar en el litigio impuesto el 6 de diciembre de 2001, el proceso no se habría inscrito y tampoco iniciado. Por lo cual la Corte debía abstenerse de tramitar la solicitud, toda vez que desconocería el principio de *ius cogens* y *pacta sunt servanda*⁵.

De igual forma, el Tratado Americano de Soluciones Pacíficas “Pacto de Bogotá”, celebrado en la IX Conferencia Panamericana, no puede ser utilizado en ninguna forma ni por ningún país para declarar la nulidad de un tratado internacional o de límites sin previo consentimiento de los implicados. Lo que prevalece en este caso y en los que se considere necesario, es lo establecido en la Constitución Política de Colombia sobre la modificación de tratados mediante otro tratado y no mediante la solución de controversias jurídicas por alguna instancia internacional.

Para ello, la Constitución Política de Colombia en su artículo 109, determina que los límites deben ser modificados mediante un tratado internacional, situación que fue ratificada por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-269/14. Es por esto, que el fallo de la Corte Internacional de Justicia va en contravía de la Carta Magna de Colombia, prevaleciendo lo pactado entre los gobiernos de Colombia y Nicaragua mediante el tratado Esguerra – Bárcenas de 1928 y ratificado en 1930. El Presidente de Colombia en la alocución del mes de abril de 2016 expresó:

Tenemos claro que los límites solo pueden ser establecidos o modificados mediante un tratado internacional como lo dispone la Constitución Política y como lo ha dicho la Corte Constitucional. Los temas bilaterales entre Nicaragua y Colombia no van a seguir sujetos a la decisiones de un tercero [...] la defensa de la soberanía se hará a muerte. (Santos, 2016)

Por otra parte, si bien es cierto que Colombia hace parte como Estado miembro de la Convención sobre el Derecho del Mar de las Naciones Unidas⁶, celebrada en Ginebra en 1982, no es cierto que Colombia haya ratificado la adhesión a este organismo. Esta situación conlleva a que no tenga carácter obligante lo que se determinó en la convención. Por lo tanto, la delimitación de fronteras marítimas que establece la Convención no se aplica ni tiene carácter de obligatoriedad para nuestro país, y como se vio anteriormente, los límites son establecidos o modificados por un tratado internacional y no por un organismo internacional.

⁵“Los pactos hay que guardarlos”. Locución latina que proclama el principio según el cual los tratados y, más en general, los contratos deben ser respetados por las partes que los han concluido (*pacta sunt servanda*, s.f.).

⁶ Colombia no es miembro, pues se requiere de la aprobación del Congreso y esta nunca se ha dado; una cosa es que sea firmante y otra que sea miembro.

Implicaciones del fallo de la Corte Internacional de Justicia

La situación presentada en el Caribe se ha visto matizada por la inminente estrategia expansionista de algunas potencias globales y que puedan interferir con los intereses de nuestro país. Actores como China y Rusia y su alianza con Venezuela, la intención de construir el Canal de Nicaragua con el apoyo decidido de China, el apoyo militar de Rusia a Nicaragua (Londoño, 2016), y el reciente giro en la política exterior de los Estados Unidos con Cuba, son aspectos de especial trascendencia, que enrarecen el ambiente geopolítico de la región y en cierto sentido pueden llegar a influir en los intereses nacionales de Colombia.

Especialmente, llama la atención el papel que China juega en esta situación. Sus intereses altamente marcados por estrechar relaciones políticas, comerciales y económicas con Nicaragua son evidentes, debido a la construcción del canal interoceánico en territorio de este último, lo que en buena parte pone en una posición desfavorable a nuestro país.

China, al ser parte del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, constituye un aspecto que el Estado colombiano debe tener muy en cuenta. Quizás este aspecto sea de poca trascendencia para algunos, pero solo basta mirar el papel que el Consejo de Seguridad está jugando como garante para el cumplimiento de los acuerdos para la finalización del conflicto en La Habana, entre los equipos negociadores del Gobierno de Colombia y el grupo insurgente de las Farc.

El no cumplimiento del fallo de la Corte Internacional de Justicia por parte del Estado colombiano, colocaría en entredicho ante la comunidad internacional la posición de nuestro país. Por una parte, solicita la intervención de la ONU en la terminación del conflicto interno, pero por otra parte desacata las determinaciones de la corte en el diferendo con Nicaragua. Esta situación llevaría, de alguna manera, a que el Consejo de Seguridad de la ONU tuviera que intervenir en forma coercitiva para hacer cumplir el fallo de la Corte, a la luz del Derecho Internacional Público.

Por otra parte, las implicaciones políticas, económicas y sociales en el país en caso de que no se acatara el fallo de la Corte serían muy serias. Clausewitz en su libro *De la guerra*, hace hincapié en que la relación entre los objetivos políticos y los fines militares tienen que estar cerca, porque al final del camino, los mandos militares, como subordinados al poder político, son los garantes de apoyar los proyectos políticos. La determinación del conductor político de Colombia es muy clara. Primero, con el fallo se le permite a embarcaciones de bandera de Nicaragua el ingreso a aguas al oeste del meridiano 82, en donde en otrora eran aguas jurisdiccionales colombianas, delimitadas por el tratado Esguerra–Bárceñas de 1928.

Esta situación genera un ambiente hostil y de máxima tensión para las Fuerzas Militares de Colombia, debido a que necesariamente involucra a otros actores de la región y aliados de Nicaragua, por las limitadas capacidades económicas y militares del país centroamericano para hacer cumplir el fallo de la corte.

Segundo, las implicaciones de carácter social en la isla, al ser aprovechado por grupos raizales y generar un sentimiento de secesionismo de la isla de Colombia y querer adherir a Nicaragua. Y tercero, el aprovechamiento de Rusia y China de traer tensiones al “patio” de los Estados Unidos, en retaliación por lo que sucede en el mar del Sur de China entre las mencionadas potencias.

El General (RA) Alberto Ruiz Novoa, excomandante del Ejército de Colombia escribió en marzo de 1983, con relación a la situación en el Caribe:

Nicaragua aprovechando la débil y vacilante política internacional colombiana y su falta de fuerzas militares adecuadas, no ha vacilado en reclamar como suyas las islas que corresponden al archipiélago de San Andrés y Providencia, que han sido colombianas desde la época en que nuestro país era dueño de la costa de Mosquitos con 4600 km de litoral sobre el mar caribe. En sus pretensiones, Nicaragua contará con el apoyo de Cuba y Venezuela. Es decir, que Colombia en un momento determinado se verá obligada a atender tanto el frente nicaragüense como el venezolano, con las previsibles consecuencias de pérdida de territorio (Ruiz, 1983).

Lo anterior nos muestra una falta de estrategia coherente de seguridad y defensa nacional de Colombia en este y otros casos, así como de una política exterior mucho más fuerte e influyente ante instancias internacionales y jurídicas. Por tal motivo, y ante las necesidades de mantener y defender los intereses nacionales, conforme al mandato constitucional, es imperativo que se hagan los acercamientos posibles para entrar en un período de negociaciones entre Colombia y Nicaragua. Estas negociaciones se constituyen en la única forma viable de solucionar la situación, antes de incurrir en escenarios de mayor hostilidad y de empleo de la fuerza ocasionada por intereses geopolíticos extraterritoriales, acarreado intervenciones de terceros o de posibles sanciones políticas, económicas o militares por parte de la comunidad internacional.

De igual manera, y en forma paralela a las negociaciones con Nicaragua, el Gobierno de Colombia podría adoptar posibles estrategias ante el fallo de la Corte Internacional de Justicia. Estas estrategias se pueden llevar a cabo si hay voluntad y decisión del conductor político, las cuales de una u otra forma tendrán repercusiones para el país.

La primera de ellas es la no comparecencia a lo que se viene en la Corte por considerarse como “cosa juzgada” y por tratar de imponer a Colombia la Convención sobre Derechos del Mar de la cual no hace parte. Esta

comparecencia como lo plantea el Presidente de la Republica se puede hacer sin la representación de funcionario alguno en las deliberaciones de la Corte.

Con la presencia o sin ella de Colombia en el proceso, de todas formas este continuará. Es por ello, que se puede mantener una presencia a distancia. Es decir, que sin llegar a mantener una representación con algún funcionario, que necesariamente daría un carácter vinculante de Colombia en la Corte, se pueda mantener el envío de evidencias, pruebas técnicas, documentos o cualquier otro tipo de información, que de alguna forma aporten para la defensa de los intereses del país y se tengan posibilidades de evitar una pérdida mayor, como fue el caso entre China y Filipinas.

El artículo 53 del Estatuto de la Corte contempla que cuando una de las partes no comparece ante la Corte, la otra parte puede argumentar que se falle en su favor, para lo cual la Corte está obligada a asegurarse de su competencia, verificar pruebas y revisar en función del derecho el caso. A todas luces, esta es una solución viable de tipo político que tendrá sus respectivas repercusiones, pero no soluciona la situación en forma clara y definitiva los aspectos jurídicos de fondo para evitar más pérdida de territorio marítimo.

La Segunda estrategia es el retiro definitivo de la Jurisdicción de la Corte Internacional de Justicia de La Haya. Es que los preceptos de soberanía nacional, integridad territorial, cumplimiento a la Constitución en la demarcación de límites y del Derecho Internacional Público, son aspectos con los que no se puede jugar. Esta situación significa no comparecer en ninguna forma, retirarse de su espectro y no tener ninguna clase de relación con la Corte. Situación que puede llevar al país a tener dificultades a nivel internacional y a cerrar puertas para aspectos económicos o de otra índole con el sistema internacional. De igual forma, podrían presentarse situaciones diplomáticas, y hasta militares del Sistema Internacional por el no cumplimiento del fallo de la Corte, precio al cual el país debe estar listo para asumir y que eventualmente Nicaragua podría aprovechar.

Finalmente, la tercera estrategia es adoptar una política diplomática mucho más fuerte, que de alguna forma se pueda detener el espíritu ambicioso y expansionista de Nicaragua. Esto se puede lograr mediante la reclamación por parte de Colombia de la Costa de la Mosquitia, toda vez que esta se considera como una herramienta jurídica viable al estar esta costa incluida dentro de instrumentos históricos y legales que así la ratifican. O también, se puede lograr mediante el establecimiento de demandas hacia Nicaragua, por acciones como abuso laboral de menores, explotación de recursos naturales con técnicas no convencionales, entre otros, con el fin de sacar a Nicaragua de su zona de comodidad que hasta ahora ha mantenido.

Conclusiones

La actitud continental y de espaldas al mar que ha tenido el Gobierno de Colombia, contrasta con el sentimiento nacionalista de otros países de la región. Mientras que Colombia continúe siendo apática hacia los temas relacionados con el mar, se seguirá siendo testigo de cómo las potencias con intereses en la región continúan cercenando el territorio nacional.

Mientras tanto, las relaciones exteriores y la diplomacia de un país por naturaleza oceánico continuarán ocupándose de otros temas, diferentes al mar. Para ello, la oceanopolítica y la geopolítica revisten especial importancia para un país como el nuestro, porque permiten adelantarse a los acontecimientos y evitar pérdidas mayores. Es por esto, que sea cual sea la estrategia que el Gobierno Nacional decida tomar, deberá estar acompañada con una adecuada integración de los campos del poder del Estado, en una acción unificada en la defensa de los intereses de la nación.

Lo anterior, con miras a obtener el reconocimiento de los derechos históricos de los Estados y sus archipiélagos y la gobernabilidad en todo el territorio nacional, con el apoyo de organizaciones internacionales como la OMI⁷, la OIT⁸ y la Unesco⁹, entre otras.

Referencias Bibliográficas

Cavalier, G. & Lozano. (2005). *El Ataque de Nicaragua a la Soberanía Colombiana. Punto vital ¿Controversia Internacional o violación del ius cogens?* Bogotá: Fundación Universitaria de Bogotá Jorge Tadeo Lozano.

Clausewitz, C. (2014). *De la Guerra*. Editado y Traducido por Michael Howard y Peter Paret. Princeton, New Jersey: Universidad de Princeton, 1984. Estatuto Corte Internacional de Justicia. (1948).

Ius cogens. (s.f.). *Enciclopedia jurídica*. Recuperado de <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/ius-cogens/ius-cogens.htm>

Londoño, J. (2016). Tanques para Nicaragua. *Semana*. Recuperado de <http://www.semana.com/opinion/articulo/Julio-Londono-nicaragua-recibe-tanques-de-rusia-por-acuerdo-de-cooperacion-militar/472093>.

7 Organización Marítima Internacional.

8 Organización Internacional del Trabajo.

9 Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura.

Organización de Naciones Unidas, ONU. (2005). *Derecho del Mar*. Nueva York: Naciones Unidas.

Pacta sunt servanda. (s.f.). *Enciclopedia jurídica*. Recuperado de <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/pacta-sunt-servanda/pacta-sunt-servanda.htm>

Peña, C. (2015). *Análisis de posibles escenarios de conflicto para Colombia en el mar Caribe de participar o ausentarse de las instituciones internacionales en el caso de San Andrés*. Universidad Militar. Recuperado de <http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/6973/1/PDF-MEMORIA%20Posibles%20escenarios%20futuros%20en%20Colombia.pdf>

Ruiz, A. (1983). Geopolítica y Estrategia del Mar Caribe. *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia*. Volumen 36. No. 118.

Sarmiento, A. (2016). *Impacto e implementación en Colombia de la decisión de fondo de la Corte Internacional de Justicia en el diferendo territorial y marítimo (Nicaragua - Colombia)*. Anuario Mexicano de Derecho Internacional, vol. XVI, 2016, pp. 1-22 Universidad Nacional Autónoma de México Distrito Federal, México. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=402744477012>.

Aproximación a una estrategia para neutralizar las intenciones expansionistas de Nicaragua sobre el Mar Caribe

Por: Capitán de Corbeta Gustavo Martínez¹

“La planificación a largo plazo no es pensar en decisiones futuras, sino en el futuro de las decisiones presentes”.

65

Peter Drucker

Introducción

El 19 de diciembre de 2012 por los diferentes medios de comunicación, nacionales y extranjeros, la población colombiana conoció el fallo en el que un organismo internacional aparentemente neutral (Sanín & Ceballos, 2013) como la Corte Internacional de Justicia, CIJ, cercenaba la integridad territorial, al entregar a Nicaragua unos 75.000 kilómetros cuadrados del territorio nacional (El Espectador, 2013).

Los anteriores hechos pusieron de manifiesto una elaborada estrategia por parte de Nicaragua que incluiría influencias *non-sanctas* con la CIJ y acuerdos económicos con China para reclamar soberanía sobre una gran porción del mar Caribe (Sanín & Ceballos, 2013).

En consecuencia, el presente ensayo pretende analizar si Nicaragua está adelantando una estrategia expansionista manipulando organismos internacionales y si como consecuencia de estas acciones se vienen constituyendo en una amenaza emergente para Centroamérica y el Caribe.

¹ Capitán de Corbeta Gustavo Martínez. Profesional en Ciencias Navales, Alumno CEM 2016.



Con base en este análisis, se planteará, también, una estrategia para contrarrestar estas acciones.

66

Como primera instancia, durante junio de 2013 se dio a conocer al mundo la noticia de la exclusividad para desarrollar y administrar, que el gobierno de Nicaragua le otorgaba por 100 años a la empresa Hong Kong Nicaragua Canal Development (HKND Group, 2016). Esta compañía a pesar de ser de carácter privado, tendría fuertes vínculos con el Partido Comunista Chino, afirmación que se sustenta en el hecho de que la junta directiva de esta empresa incluye a miembros de este Partido (Buitrago, 2015), por lo que cualquier decisión estratégica que tome esta compañía podría estar influida por decisiones políticas del gobierno de China.

Posteriormente, a través de medios colombianos se conocieron informaciones acerca de alianzas entre China y Nicaragua para afectar las decisiones de la CIJ y que favorecerían a los gobiernos de Managua y Pekín en fallos relacionados con el litigio colombo-nicaragüense (Sanín & Ceballos, 2013).

En complemento a la estrategia nicaragüense en contra de Colombia, respecto a las pretensiones sobre territorio colombiano en el Mar Caribe, el gobierno de Managua ha planificado y desarrollado planes a nivel regional para expandir su territorio, aún en contra del principio de *Utis Possidentis* que permitió a los países centroamericanos y del Caribe definir sus fronteras. Estas acciones son patentes en demandas que el gobierno de Nicaragua ha presentado ante la CIJ en contra de otros países centroamericanos.

Por ejemplo, la estrategia jurídica utilizada por Nicaragua serían las pérdidas territoriales sufridas por Honduras ante Nicaragua (La Prensa, 2012) o el caso en contra de Costa Rica por la Isla de Calero (Sequeira & N, 2015).

Ahora bien, en el horizonte se aprecian amenazas emergentes, originadas por las nuevas demandas interpuestas por Ortega ante la CIJ, en las que el gobierno de Managua buscaría anexar a su territorio 200 millas náuticas del Mar Caribe (CM&, 2015). De fallar la CIJ a favor de Nicaragua, la decisión jurídica tendría serias repercusiones para la soberanía de Jamaica y otros países centroamericanos.

Lo que es más importante, e inclusive preocupante a nivel centroamericano, es que en el contexto latinoamericano y del Caribe, no se haya generado una estrategia integral por parte de los países afectados para neutralizar estas intenciones.

Portanto, ante la amenaza emergente constituida por la estrategia de Nicaragua, Colombia como la nación con las mayores capacidades económicas (Banco Mundial, 2016) y militares (Agencia Central de Inteligencia de Estados Unidos, 2016) entre las naciones afectadas por las políticas de Managua, debería liderar una estrategia conjunta que permita en forma inmediata frenar los intereses nicaragüenses, antes que al escenario latinoamericano lleguen los intereses chinos enmascarados en la compañía HKND; acción que potenciaría militar y diplomáticamente al gobierno de Ortega y haría virtualmente imposible frenar las intenciones de Nicaragua.

En consecuencia, ante la necesidad de revisar la estrategia nacional a nivel Latinoamérica, y luego de revisar los diferentes conceptos estratégicos, es posible determinar que mediante la adecuada articulación de dos estrategias se podría neutralizar a Nicaragua como amenaza; la primera estrategia sería el compromiso económico y militar de las naciones centroamericanas afectadas para que mediante un bloque regional permitan desarrollar una estrategia de contención en contra de Nicaragua para frenar las intenciones expansionistas de esta nación en el Caribe.



Como primera medida, para unificar a Costa Rica, Honduras, Jamaica y Panamá en un frente común en contra de Nicaragua, se considera necesario plantear una estrategia de compromiso, definida por Richard N. Haass y Meghan L. O'Sullivan como "el uso de incentivos para comprometer a una sociedad civil" (Richard & Meghan). La estrategia, liderada por Colombia, en sus fases iniciales debe permitir la generación de alianzas comerciales para el intercambio de bienes y servicios que comprometan comercial y económicamente a los países afectados.

Consecuentemente, estos compromisos deben generar dividendos rentables para los países aliados y de ser necesario, la operación comercial deberá ser financiada por el Gobierno colombiano para garantizar que la alianza sea atractiva para los países centroamericanos.

Posteriormente, la estrategia debe originar acuerdos de cooperación militar para que en una acción unificada generen movilizaciones simultáneas hacia las fronteras de Nicaragua; en este momento se daría la segunda fase o fase de contención de Nicaragua.

Según, George Kennan "el principal elemento de cualquier elemento de la política de Estados Unidos en contra de la Unión Soviética debe ser de largo término, paciente pero firme para la vigilante contención de las tendencias expansivas de Rusia" (U. S. Department of State, s.f.). Extrayendo conceptos de Kennan para aplicar en Latinoamérica, se considera que la estrategia para utilizar contra Nicaragua debe ser de largo término, paciente y firme, adicionando a esta definición la palabra conjunta, para denotar la intencionalidad que la estrategia sea multiestatal y aplicada en forma coordinada entre los distintos países que la integran. Este autor manifestó que era necesario aplicar hábilmente contramedidas a las cambiantes políticas soviéticas (U. S. Department of State, s.f.), con el fin de frenar la expansión del comunismo a nivel global. Bajando de nivel la estrategia, se considera que la estrategia a aplicar en el caso de Nicaragua, debe ser flexible y cuidadosamente observada, ante la posible intervención de otros países como China en apoyo a Nicaragua.

Es importante considerar que Nicaragua al verse amenazada en tres frentes, recurrirá a la comunidad internacional, particularmente a la CIJ, para mostrar su debilidad ante las amenazas planteadas por los estados que participan en la coalición liderada por Colombia. Como respuesta a este escenario, se considera que paralelo a la acción militar, debe iniciarse en la totalidad de los organismos internacionales una intensa campaña diplomática, para mostrar a la comunidad internacional cómo las decisiones de la CIJ han desestabilizado una región que se encontraba en paz y armonía, para buscar alternativas que jurídicamente revertan las decisiones de la CIJ.

Cabe anotar que la estrategia explicada debería implementarse antes que los trabajos del canal interoceánico se inicien por parte de la compañía HKND;

esta condicionante se facilita gracias a que la obra se encuentra retardada y se espera que los mismos no se inicien hasta finales del presente año (El Espectador, 2015), o quizás se prolonguen en su inicio debido a fuertes oposiciones por parte de la población de Nicaragua (El País, 2015), la situación económica mundial y problemas económicos del principal financiador del proyecto (BBC Mundo, 2015).

Conclusiones

En conclusión, la estrategia de Colombia frente al diferendo colombo-nicaragüense debe cambiar, pasando de una posición aislada a nivel regional, en la cual se enfrenta como nación a una corte trasnacional, de la que existen informaciones que pondrían en duda su imparcialidad, a liderar una posición regional entre los países afectados, que presenten en forma cohesionada una estrategia de choque, tanto militar como diplomática, para frenar la estrategia, expansionista de Nicaragua en el Mar Caribe.

Referencias Bibliográficas

Agencia Central Inteligencia de Estados Unidos (20 de febrero de 2016). *The World Factbook*. Recuperado de: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2034rank.html>

Banco Mundial (20 de febrero de 2016). *PIB (US\$ a precios actuales)*. Recuperado de: <http://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.CD/countries/CO-HN-PA-CR-JM?display=graph>

BBC Mundo (6 de octubre de 2015). *Las impresionantes pérdidas del multimillonario chino que aumentan las dudas sobre el canal por Nicaragua*. BBC Mundo. Recuperado el 20 de febrero de 2016, de: http://www.bbc.com/mundo/noticias/2015/10/151006_canal_nicaragua_wang_jing_perdidas_impacto_aw

Buitrago, I. (2015). Wang Jing leal al Partido Comunista. *La Prensa*. Recuperado el 20 de febrero de 2016, de: <http://www.laprensa.com.ni/2015/01/03/nacionales/1673268-wang-jing-leal-al-partido-comunista-wang-jing-leal-al-partido-comunista>

CM&. (4 de octubre de 2015). *Colombia insiste en que CIJ no tiene competencia en delimitación marítima con Nicaragua*. CM&. Recuperado el 20 de febrero de 2016, de: <http://www.cmi.com.co/colombia-insiste-en-que-cij-no-tiene-competencia-en-delimitacion-maritima-con-nicaragua>

CNN En español. (19 de noviembre de 2012). *Corte de La Haya decide sobre frontera marítima entre Colombia y Nicaragua*. Recuperado de: <http://cnnespanol.cnn.com/2012/11/19/corte-de-la-haya-decide-sobre-la-frontera-maritima-entre-colombia-y-nicaragua/>

El Espectador. (16 de noviembre de 2013). *San Andrés le saca jugo al fallo de la CIJ*. Recuperado el 20 de febrero de 2016, de: <http://www.elespectador.com/noticias/elmundo/san-andres-le-saca-jugo-al-fallo-de-cij-articulo-458757>

El Espectador. (27 de noviembre de 2015). *Nicaragua iniciaría obras del canal en 2016*. Recuperado el 20 de febrero de 2016, de: <http://www.elespectador.com/noticias/elmundo/nicaragua-iniciaria-obras-de-canal-2016-articulo-602095>

El País. (26 de noviembre de 2015). *Nicaragua pospone hasta 2016 el inicio de las obras del Canal*. Recuperado el 20 de febrero de 2016, de: http://internacional.elpais.com/internacional/2015/11/25/america/1448474280_607103.html

HKND Group. (2016). *HKND Group obtiene derechos exclusivos para desarrollar y administrar el Canal de Nicaragua por 100 años*. Recuperado el 20 de febrero de 2016, de: <http://hknd-group.com/portal.php?mod=view&aid=60>

La Prensa. (23 de noviembre de 2012). *Wang Jing leal al Partido Comunista*. Recuperado el 20 de febrero de 2016, de: <http://www.laprensa.com.ni/2012/11/23/nacionales/124875-honduras-acatara-fallo-de-la-haya-que-define-limites-entre-nicaragua-y-colombia>

Richard, H. & Meghan, L. (s.f.). *Terms of Engagement: Alternatives to Punitive Policies*. Recuperado el 20 de febrero de 2016, de: <http://www.brookings.edu/~media/research/files/articles/2000/6/summer%20haass/2000survival.pdf>

Sanin, N. & Ceballos, M. (27 de abril de 2013). *El fallo de La Haya: ¿Triunfo de Nicaragua o cuento chino?* Semana. Recuperado el 20 de febrero de 2016, de: <http://www.semana.com/nacion/articulo/el-fallo-de-la-haya-triunfo-de-nicaragua-cuento-chino/341394-3>

Sequeira, A. & N, C. (16 de diciembre de 2015). *Costa Rica logra victoria en La Haya: Corte reconoce soberanía sobre isla Calero*. La Nación. Recuperado el 20 de febrero de 2016, de: http://www.nacion.com/nacional/politica/Corte-soberania-Costa-Rica-Calero_0_1530646976.html

U. S. Department of State (s.f.). *Office of the Historian*. Recuperado el 20 de febrero de 2016 de: <https://history.state.gov/milestones/1945-1952/kennan-Abstract>

The contemporary international system responds to a logic of conflict and power that are not essentially different from other moment. Within the structure of the contemporary international system, it is increasingly

Factores de riesgo para la instauración de la piratería marítima en aguas colombianas

Por: Capitán de Corbeta Germán Darío Castro Triana¹

"El mar no tiene ni sentido ni piedad".

Antón Pávlovich Chéjov

Introducción

Si bien en Colombia no se han presentado casos de piratería marítima, según el precepto internacional, existen factores de riesgos y vulnerabilidades que permitirían la instauración de la piratería en aguas jurisdiccionales colombianas. Para justificar dicha tesis, el presente documento utiliza como base teórica el libro de Martin Murphy *"Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: The Threat to International Security"*, en el cual plantea siete factores principales que permiten el surgimiento de la piratería en cualquier región marítima del mundo.

La piratería en el mar ha existido desde los orígenes de la navegación, pero desde comienzos de este siglo XXI ha sido una amenaza que ha traspasado fronteras, afectando directamente la seguridad y eficiencia de las líneas de comunicaciones marítimas, y por ende, los intereses de las naciones, en un mundo cada vez más globalizado e interdependiente.

Del 2008 al 2015, se han reportado en el mundo un total de 2.639 casos de piratería, solo en el 2015 fueron reportados 246 casos (International Chamber of Commerce, 2015). Pese a que en las estadísticas de monitoreo de los organismos marítimos internacionales los casos de piratería han disminuido², la piratería como amenaza ha evolucionado, tanto en sus

¹Capitán de Corbeta Germán Darío Castro Triana. Profesional en Ciencias Navales, Magíster en Seguridad y Defensa.

² Puesto que en los años 2009, 2010 y 2011, cuando explotó la piratería en el Cuerno de África los casos reportados fueron de 410, 445 y 439 respectivamente (IHS Maritime, 2013).

2010 y 2015: Tres casos en el 2010, cuatro en el 2011, cinco en el 2012, siete en el 2013, dos en el 2014 y cinco casos en el 2015 (International Chamber of Commerce, 2014).

Teniendo en cuenta lo anterior y utilizando como base teórica la hipótesis presentada por Martin Murphy, en su libro *“Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: The Threat to International Security”*, en el cual plantea siete factores principales que permiten el surgimiento de la piratería en cualquier región marítima del mundo. Estos son los factores o condiciones de vulnerabilidad que existen en Colombia como posibles causales de piratería.

Viabilidad geográfica

El primer y principal factor para la instauración de la piratería en aguas colombianas es la viabilidad geográfica. Colombia como país bioceánico cuenta con 928.660 kilómetros cuadrados de aguas jurisdiccionales (Armada Nacional, 2009), por las cuales circulan varias de las principales rutas marítimas del mundo, que bien podrían ser utilizadas para atentar contra los buques que por ellas transitan.

Por ejemplo, dentro de las Líneas de Comunicación Marítima, LCM, que pasan por aguas colombianas en el Caribe, están las rutas que conectan puertos pivotes como Colón, Panamá; San Juan, Puerto Rico; New Orleans y Houston, Estados Unidos, así como las rutas provenientes de Europa y de Norteamérica van a Panamá a través de los estrechos y pasos de: La Mona, Los Vientos y de Anegada. Igualmente, en el Pacífico pasan por aguas colombianas las rutas que luego de cruzar el Canal de Panamá van con destino a Australia, Suramérica y puertos de la Costa Oeste de Estados Unidos y Canadá.

Adicionalmente, la cercanía con la zona de confluencia –zona de gran densidad del tráfico marítimo por ser paso obligado por la geografía– del Canal de Panamá garantiza que el volumen de tráfico marítimo internacional por aguas colombianas se mantendrá, e incluso aumentará, toda vez que Panamá está ampliando el canal para pasar de transitar 12 buques diarios, 48 buques diarios y así lograr atender una mayor demanda del comercio marítimo. El Canal de Panamá es el paso de más de 140 rutas marítimas que operan con varios tipos y tamaños de buques, por él pasa el 5 por ciento del comercio mundial (Autoridad del Canal de Panamá, 2015).

De igual manera, en cuanto al tráfico portuario marítimo en Colombia, actualmente se moviliza cerca del 90 por ciento del volumen de comercio exterior por vía marítima, a través de 10 zonas portuarias –de las cuales hay siete en el Caribe y tres en el Pacífico–. En los últimos tres años las actividades portuarias de Colombia han aumentado, pasando de 14 millones de toneladas en 2011 a 17.5 millones de toneladas en 2013. El tipo de carga más

representativo es el carbón a granel, seguido por el granel líquido –petróleo y sus derivados– y le sigue la carga de contenedores. (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2014).

Adicionalmente, y considerando que la piratería es una actividad ilícita, tanto marítima como costera, los 1.600 kilómetros de costa en el Mar Caribe y los 1.300 kilómetros en el Océano Pacífico son factores o condiciones que suman al potencial problema de que la piratería se instaure en Colombia. En especial, porque las raíces del problema de la piratería son terrestres, es decir, sus bases están en tierra, sus mercados también y sus efectos se generan en tierra; principalmente, en referencia a la influencia negativa que se genera en tierra, como corrupción y apoyo a la cadena o red criminal de la piratería –muy similar a la que se presenta con las drogas ilícitas–.

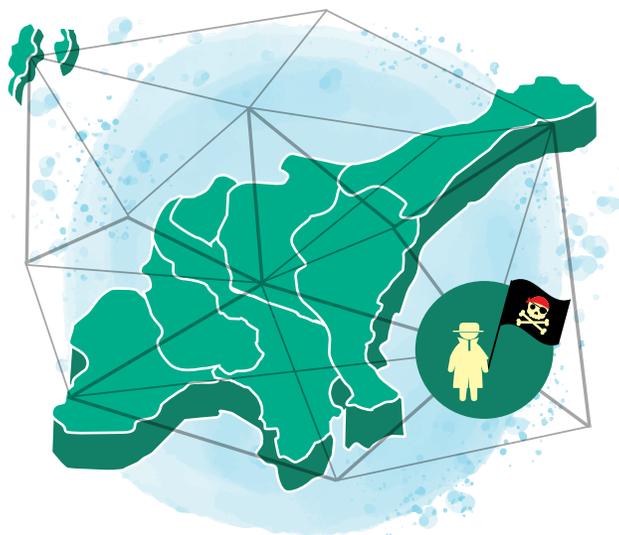
Las zonas costeras e insulares de Colombia comprenden 12 departamentos, de los cuales ocho se localizan en el Caribe y cuatro en el Pacífico; si bien estas zonas costeras e insulares ocupan un porcentaje bajo en relación con el territorio nacional, son territorios con gran cantidad de espacios de diferentes contextos geográficos, como bosques tropicales, mangles, esteros, desembocaduras de ríos, desiertos, depresiones, etc.; los cuales ofrecen oportunidades de planeamiento, operación y resguardo para organizaciones criminales, como podría ser el caso de la piratería.

Problemas sociales, criminalidad e ilegalidad

El segundo factor causal de piratería para el país es el denominado por Murphy como conflictos y desórdenes internos, que para este caso pueden abordarse desde los problemas sociales, de criminalidad e ilegalidad que se viven en varias regiones del país, especialmente en zonas costeras, tanto del Pacífico como del Caribe; las cuales son las que presentan los mayores niveles de pobreza respecto del promedio nacional. La región del Pacífico cuenta con el IPM³ más alto, 37,6 por ciento, seguida por la región Caribe con el 37,4 por ciento (Departamento Nacional de Planeación, 2015).

Según el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, una de cada tres personas vive en condición de pobreza en el Caribe colombiano. En lo que respecta al Pacífico, el Chocó es el departamento más pobre del país –el 96 por ciento de los hogares rurales del Chocó son pobres– seguido por el Cauca y Nariño. Adicionalmente, las brechas sociales en materia de educación, acueducto y salud son más acentuadas en las subregiones del litoral y en los territorios fronterizos.

3 Indicador de pobreza estadístico, elaborado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo de la ONU, el cual incluye parámetros de ingresos junto con otros tipos de privaciones que afectan la vida de las personas, como son la educación, la salud y el nivel de vida.



Sin embargo, es una visión muy corta creer que solo las condiciones de pobreza generan criminalidad, es decir, creer que todos los pobres son delincuentes. Pareciera que se está formando en estas regiones costeras una sociedad en donde la gran mayoría de las personas desconocen las leyes y sus derechos, y no están dispuestos a aceptar y acatar la Ley, por el contrario, aceptan el comportamiento ilegal. Según una investigación de la Universidad Javeriana sobre “la cultura de la legalidad en Colombia”, ciertos comportamientos ilegales se han naturalizado tanto que no resultan graves para el común de la gente, además, el cumplimiento de la ley obedece más al temor de ser descubierto que a una verdadera convicción sobre el impacto del comportamiento (Salamanca, 2015).

Por esta razón, los entornos de problemas sociales, pobreza y desigualdad antes mencionados, son un caldo de cultivo que bien pueden ser causales de piratería, en especial si la riqueza generada por el delito de la piratería se vuelve atractiva para ser una salida económica o una fuente más de financiación de grupos ilegales⁴.

Debilidad legal y jurisdiccional

El tercer factor relacionado como causal de la piratería es la debilidad legal y jurisdiccional. Teniendo en cuenta que la condición que más potencializa

⁴ Es importante tener en cuenta que en Somalia los valores cancelados por pagos a las liberaciones de buques secuestrados iniciaron alrededor de los años noventa en \$100.000 dólares, posteriormente en 1997 ascendieron a la cifra de un millón de dólares, y lograron la cifra máxima en el 2010 con el pago de \$9.5 millones de dólares por la liberación del tanquero Samho Dream y sus 24 tripulantes, los cuales estuvieron como rehenes por siete meses (McKnight & Hirsh, 2012).

la criminalidad, en general, es la debilidad jurídica, que tiene como máxima expresión la impunidad; es decir, el hecho que la sociedad y especialmente los criminales consideren los mandatos de la ley como situaciones de carácter relativo, que sepan que es muy escasa la probabilidad de que sean detenidos, menos aún procesados y sentenciados, luego de que cometan sus actos.

En temas específicos de la piratería en Colombia, el factor legal es realmente débil como se señaló anteriormente. Si bien existe la tipificación del delito de piratería en el Código Penal Colombiano, la regulación existente en Colombia es demasiado limitada, dejando atrás varios de los elementos necesarios que permiten el enjuiciamiento eficaz y efectivo sobre los posibles y sobre todo las actuales modalidades de actos de piratería y robo armado.

Adicionalmente, los desacuerdos de delimitación marítima que tiene Colombia con sus países vecinos crean grandes vacíos jurisdiccionales. “Los desacuerdos marítimos entre Colombia y Venezuela, así como entre Colombia y Nicaragua, han generado conflictos diplomáticos y de ejercicio en la preservación de la soberanía, que potencialmente han producido y producen tensiones militares y políticas” (Cadena & Devia, 2012). Estas tensiones se representan en limitaciones o imposibilidades de acción y faltas de cooperación que contribuyen al surgimiento de la piratería, pues disminuyen los factores de riesgo aumentando la posibilidad de éxito de quien pretende cometer actos de piratería y robo armado.

Las limitaciones o inhabilidades de acción hace referencia a los casos presentados en la región marítima de la Alta Guajira en los límites con Venezuela, donde Colombia –manifestando una actitud pasiva y posición despreocupada ante el diferendo con Venezuela– evita que sus buques de guerra naveguen en cercanías de las aguas en litigio para evitar así inconvenientes diplomáticos.

Así mismo, la falta de cooperación es el caso que se puede presentar en las aguas limítrofes, tanto con Nicaragua como con Venezuela, donde por la situación política y diplomática entre Colombia y ambos países, no está vigente ningún tipo de acuerdo de cooperación o coordinación militar que permita el intercambio de información y menos ejecutar acciones conjuntas, tanto de nivel táctico como estratégico, para velar por el tráfico marítimo y hacer frente a cualquier evento de piratería que ocurra en las zonas limítrofes.

Limitaciones en las capacidades navales

Como último factor que podría permitir la instauración de la piratería en Colombia son las limitaciones en las capacidades para hacer cumplir la ley en el mar y para lograr el conocimiento de la situación marítima, es decir, la capacidad de controlar los espacios marítimos, así como de adquirir y manejar la información referente al tráfico marítimo que entra y sale de las zonas portuarias y que transita por aguas jurisdiccionales colombianas.

Si bien Colombia cuenta con una fuerza naval que está aspirando a consolidarse como una marina con fuerza defensiva oceánica, es decir, que tenga capacidad suficiente para conducir operaciones sostenidas en toda la jurisdicción bajo su responsabilidad (Armada República de Colombia, 2012), el escenario marítimo y especialmente el control efectivo de este escenario es en esencia complejo, por cuanto es relativo, solo puede ser local y temporal, siempre será incompleto debido a la vastedad de las áreas marítimas oceánicas (Justiniano, 1999). Además, el componente económico que requiere para mantenerlo es enorme debido a su complejidad técnica y tecnológica.

Con base en lo anterior y tomando en consideración la situación política y social, así como las restricciones económicas propias del presupuesto nacional, Colombia tiene limitaciones en sus capacidades navales; por tal razón, siempre va a requerir el fortalecimiento de sus recursos para lograr cumplir mejor su misión. Pero este es el caso de muchos de los países e incluso coaliciones, para poner un ejemplo, a pesar de todos los medios que se han destinado al área del Cuerno de África y en especial en Somalia, no se ha podido suspender o mitigar totalmente la amenaza de la piratería, por la limitación de la capacidades navales.

Conclusiones

Colombia no está exenta de que el fenómeno criminal transnacional de la piratería marítima llegue a presentarse en sus aguas jurisdiccionales, teniendo en cuenta que el país está expuesto a varios de los factores de riesgo, que según Martin Murphy son los principales y más comunes elementos causales de piratería.

Factores como la viabilidad geográfica, así como la confluencia de elementos internos, tales como los niveles de desigualdad social, pobreza e ilegalidad, la debilidad en materia legal y judicial referente a este crimen, y las limitaciones en las capacidades navales para el óptimo control del mar, son factores de riesgo o vulnerabilidades que existen en Colombia como posibles causales de piratería.

Es claro que, según los preceptos internacionales, no han ocurrido casos de piratería marítima en territorio colombiano, tan solo casos de robo a mano armada, que si bien pueden ser reportados muchas veces de forma incorrecta y con información poco precisa de circunstancias de tiempo, lugar y modo, conllevando a una dudosa tipificación del acto ilícito, repercuten directamente en las percepciones que el gremio marítimo internacional tiene de las condiciones de seguridad de los puertos y aguas jurisdiccionales colombianas, toda vez que quedan registrados ante los organismos internacionales encargados de consolidar los reportes de casos de piratería.

Referencias Bibliográficas

Armada Nacional (2009). Estrategia Naval Contra el Narcoterrorismo “Cerrando Espacios”. *Revista Armada*, 7-12.

Armada República de Colombia (2012). *Plan Estratégico Naval 2011 - 2014*. Bogotá.

Autoridad del Canal de Panamá (10 de agosto de 2015). *Canal de Panamá. De Estadísticas de Tránsito*. Recuperado de <http://micanaldepanama.com/servicios/canal-servicios-maritimos/estadisticas-de-transito/>

Cadena, W. R. & Devia, C. A. (2012). *Conflictos de delimitación marítima y la Convemar. Una mirada desde Colombia*. Recuperado el 21 de febrero de 2015 de Red de Revistas Científicas de America Latina, el Caribe, España y Portugal: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=87625443011>

Departamento Nacional de Planeación (2015). *Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018*. Recuperado el 12 de marzo de 2015 de Plan Nacional de Desarrollo: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Bases%20Plan%20Nacional%20de%20Desarrollo%202014-2018.pdf>

IHS Maritime (2013). *Maritime piracy infographic*. Recuperado el 2 de marzo de 2015 de <https://ihsmaritime.wordpress.com/2014/03/03/maritime-piracy-infographic-2013/>

International Chamber of Commerce (2015). *Piracy & Armed Robbery Report 2015*. Recuperado el 1° de junio de 2016 de IMB Piracy Reporting Center: <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>

Justiniano, H. (1999). *Estrategia naval conceptos estratégicos fundamentales*. Valparaíso, Chile: Academia de Guerra Naval.

McKnight, T., & Hirsh, M. (2012). *Pirate Alley*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press.

Murphy, M. N. (18 de september de 2007). Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: The Threat to International Security. *The Adelphi Papers*, 47(388), 11-44.

Salamanca, J. (junio-agosto de 2015). *Colombia: nos falta mucho para ser un país legal*. Pesquisa.

Superintendencia de Puertos y Transporte (2014). *Movimiento de carga en los puertos marítimos colombianos: Informe consolidado diciembre 2013*. Ministerio de Transporte. Bogotá: Ministerio de Transporte.

United Nations Institute for Training and Research UNITAR (2014). *UNOSAT Global Report on Maritime Piracy*. Ginebra.

Seguridad hídrica en Colombia, un reto más para el posconflicto

Por: Teniente de Navío Cindy Calderón Cifuentes¹

“No se aprecia el valor del agua hasta que se seca el pozo”.

Proverbio inglés

79

Introducción

El agua, además de ser esencial para la vida y el sostenimiento de la economía, tiene, por otra parte, una característica singular: sus fuentes están desigualmente repartidas. Más de 1.000 millones de personas no tienen acceso fácil a ella, y 2.500 millones no tienen ningún sistema de saneamiento. De donde resulta la enorme mortandad que existe en muchos países por su falta o por disponer de ella en malas condiciones (Choiseul, 2012). Aunque suene apocalíptico, el mensaje de que el agua es un bien que empieza a escasear no es errado. Y una razón es que actualmente hay más gente que requiere este líquido, no solo para consumo en su forma pura y potable sino para producir alimentos.

De acuerdo con cálculos de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, FAO, en 2050 habrá 3.000 millones de bocas más para alimentar, lo que implica doblar el área de producción agrícola en los próximos 40 años. Para que ello sea posible es necesario disponer de fuentes de agua permanentes y en buen estado que permitan expandir la superficie cultivable del planeta de 1.400 millones de hectáreas a 3.000 millones para incrementar la producción agropecuaria en el 70 por ciento. “En otras palabras, alimentación se escribe con agua”, dice Carlos Gustavo Cano, codirector del Banco de la República.

¹Teniente de Navío Cindy Calderón Cifuentes. Administradora Pública, Ciencias Navales.



La industria también la necesita, se calcula que el 22 por ciento del líquido se usa para hacer desde microchips hasta para extraer petróleo, según cifras de *The Economist*, publicación que recientemente hizo un informe especial sobre el tema, las actividades domésticas requieren del 8 por ciento. “Así las cosas, el agua es el bien público más importante para la supervivencia de la población”, El otro asunto es que el agua no está distribuida equitativamente. Solo nueve países tienen el 60 por ciento de este recurso.

Por estar ubicada en el trópico equinoccial, en la franja de convergencia intertropical, que es la región donde cae la mitad de la lluvia de todo el planeta, Colombia es uno de esos países privilegiados. En este cinturón, alrededor de la línea ecuatorial, se encuentran las principales selvas húmedas de la Tierra: la Amazonía, las selvas del Chocó, las de África Ecuatorial, Malasia, Indonesia y Nueva Guinea. Según *The Economist*, de esos nueve, solo Brasil, Colombia, Congo e Indonesia la tienen en abundancia (Arias, 2010).

A pesar de la importancia que tiene el agua como medio vital de supervivencia, los recursos hídricos se enfrentan a una multitud de amenazas graves, todas ellas originadas principalmente por las actividades humanas, como la

contaminación, el cambio climático, el crecimiento urbano y cambios en el paisaje como la deforestación. Cada una de ellas tiene un impacto específico, por lo general directamente sobre los ecosistemas y, a su vez, sobre los recursos hídricos. Con una gestión inadecuada, actividades como la agricultura, el desmonte, la construcción de carreteras o la minería pueden provocar una acumulación excesiva de tierra y partículas en suspensión en los ríos (sedimentación), lo que causa daños en los ecosistemas acuáticos, deteriora la calidad del agua y dificulta la navegación interior. De qué manera pueden afectar las actividades humanas el recurso hídrico, 2013).

Este panorama global nos lleva a formular ciertas predicciones, la primera y más preocupante es la de inferir que los conflictos armados en el futuro se librarán por el control de los recursos hídricos, ya que estos garantizan la supervivencia humana, y serán los países que cuenten con este recurso los que demandarán el control geopolítico y económico de su aprovechamiento.

Ahí es donde el concepto de hidroestrategia que se define como la aplicación del poder nacional para lograr objetivos de seguridad nacional que estén relacionados con las reservas de agua del Estado cobra una vital importancia, (Chávez, 2011). Según el Ideam, Colombia es una nación que cuenta con un recurso hídrico importante definido en “niveles de zonificación hidrográfica correspondientes a cinco áreas hidrográficas, 41 zonas hidrográficas y 309 subzonas hidrográficas que fueron delimitadas por esta entidad estatal en el 2010” (Ideam, 2010). Por tal razón, se deben establecer políticas de Estado que garanticen el máximo aprovechamiento y sostenibilidad de este recurso con miras a garantizar la supervivencia de su población.

Debido a la importancia vital que tiene a nivel mundial la conservación, aprovechamiento y optimización de los recursos hídricos, debemos cuestionarnos acerca de cuáles son las políticas que está desarrollando el Estado colombiano para garantizar la seguridad hídrica del país y en consecuencia cuáles son los retos que tendrá que afrontar la Armada Nacional en esta materia en un periodo de posconflicto.

Actualmente, la hidroestrategia colombiana está enmarcada en políticas que han sido desarrolladas por parte del Gobierno Nacional para administrar el recurso hídrico. Podemos citar la que regula la materia, en cabeza del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, y que ha sido catalogada como la Política Nacional para la Gestión Integral del Recurso Hídrico, la cual se estableció con un horizonte de 12 años (2010 - 2022) y para su desarrollo tipificó ocho principios y seis objetivos específicos.

Para alcanzar dichos objetivos se han definido estrategias en cada uno de ellos y directrices o líneas de acción estratégicas, que definen el rumbo hacia dónde deben apuntar las acciones que desarrollen cada una de las instituciones y de los usuarios que intervienen en la gestión integral del recurso hídrico. En

la formulación de la política se elaboró un documento de diagnóstico que establece la base técnica que la soporta y en donde se refleja en detalle el estado actual del recurso hídrico en el país (Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, 2010).

Esta política fue proyectada como el instrumento que direcciona la gestión integral del recurso, incluyendo las aguas subterráneas; establece los objetivos y estrategias del país para el uso y aprovechamiento eficiente del agua, el manejo del recurso por parte de autoridades y usuarios, los objetivos para la prevención de la contaminación hídrica, considerando la armonización de los aspectos sociales, económicos y ambientales; y el desarrollo de los respectivos instrumentos económicos y normativos.

Los objetivos estratégicos de esta política son los siguientes:

Oferta. Conservar los ecosistemas y los procesos hidrológicos de los que depende la oferta de agua para el país.

Demanda. Caracterizar, cuantificar y optimizar la demanda de agua en el país.

Calidad. Mejorar la calidad y minimizar la contaminación del recurso hídrico.

Riesgo. Desarrollar la gestión integral de los riesgos asociados a la oferta y disponibilidad del agua.

Fortalecimiento institucional. Generar las condiciones para el fortalecimiento institucional en la gestión integral del recurso hídrico.

Gobernabilidad. Consolidar y fortalecer la gobernabilidad para la gestión integral del recurso hídrico (Ministerio de Ambiente, 2010).

Sin duda, la aplicación de estas políticas debe estar encaminada a garantizar la seguridad hídrica que puede definirse como la provisión confiable de agua cuantitativa y cualitativamente aceptable para la salud, la producción de bienes y servicios y los medios de subsistencia, junto con un nivel aceptable de riesgos relacionados con el agua (Grey & Sadoff, 2007).

Lograr la seguridad hídrica significa satisfacer las necesidades humanas así como las de los ecosistemas. Para ello es necesario que ocurran cambios fundamentales en los valores, creencias, percepciones y posiciones políticas, no sólo en las instituciones de gestión del agua, sino también en cada una de las partes interesadas. El progreso puede llegar a ser lento y las situaciones complejas, pero no hay realmente otra alternativa para el futuro de la humanidad que un mundo con seguridad hídrica. Debemos afrontar este desafío. (Schaefer-Preuss, 2011)

Este es el verdadero reto del Gobierno Nacional, que debe encaminar todos sus esfuerzos a garantizar que los recursos privilegiados que tiene nuestro país, por su posición geográfica y que comparte con otros países, sean sostenibles; debido a que actualmente con la legislación internacional “no resulta posible ni práctico separar con murallas los pueblos contenidos en los territorios a lo largo de fronteras en las cuencas compartidas. Las fronteras separan artificialmente, pero las cuencas unen por fuerzas naturales. Nos guste o no, por su carácter físico natural, las cuencas compartidas contienen territorios esenciales para el desarrollo económico, social y natural de los países, resultando necesario desarrollar un interés mutuo en el establecimiento del proceso de gestión integradora de la misma y la búsqueda de solución a conflictos transfronterizos, la cual debe ser compromiso de los gobernantes, como única garantía de sostenibilidad socio ambiental y productiva de dichos países y como aporte significativo a los esfuerzos de conservación global” (Southamerica, 2013). Con el fin de que la explotación de estos recursos se refleje en el mejoramiento de las condiciones de vida de sus ciudadanos. Es ahí cuando podemos decir que un Estado cuenta con hidropolítica.

Waterbury (1979), la definió como la capacidad asociada a las instituciones con carácter geopolítico para manejar y gestionar los recursos hídricos compartidos de una manera sostenible, esto es administrando de tal manera que todos los involucrados reciban el recurso, disminuya su despilfarro y se eviten conflictos relacionados con su acceso. Podemos entender al agua como un recurso geopolítico, pues su gestión y cambio pueden llegar a afectar directamente a una región determinada, por ello dado su carácter geoestratégico, su gestión no puede ni debe estar reservada a una élite, sino al contrario, debe ser entendida, discutida y evaluada por todos los actores políticos.

De tal manera, que la hidropolítica guarda una estrecha relación con la política exterior de los estados, pues de esta depende la correcta gestión de las aguas transfronterizas, las mismas que pueden evitar las temidas “guerras del agua” en el siglo XXI; las cuales tienen repercusión en el debate a partir de las declaraciones de Ismael Serageldin, Vicepresidente del Banco Mundial (1995), quien vaticinó que si bien es cierto, las guerras en el siglo XX fueron por el petróleo, las del nuevo milenio serían por el agua.

De tal manera que las políticas están dadas, lo que nos preguntamos ahora es la eficiencia de su ejecución. Porque a pesar de que estas políticas públicas están definidas en el Plan Nacional de Desarrollo, podemos ver cómo el recurso hídrico colombiano se ha visto afectado de manera exponencial y pasamos de ser el cuarto país con mayor cantidad de agua dulce disponible por habitante del mundo al puesto 24 (Martínez, 2014).

La disponibilidad de agua en Colombia es muy desigual. Los mayores volúmenes se encuentran en la Orinoquía, la Amazonía y la región del Pacífico, las zonas más despobladas del país. En cambio, en las regiones Andina y Caribe,

donde vive la mayor parte de los colombianos, apenas se encuentra el 25 por ciento del total de agua disponible.

Los fenómenos climáticos, como El Niño, también afectan los volúmenes de agua que reciben las distintas regiones del país, lo que genera por un lado mayor sequía de la esperada, pero también regímenes de lluvias desproporcionados que provocan deslizamientos e inundaciones.

Entonces, lo que se agota no es el agua sino la calidad y la disponibilidad de las aguas aptas para el consumo humano. En Colombia el agua se ha convertido en un problema apremiante para cada vez más habitantes. La distribución desigual explica por qué, en una de las principales potencias hídricas del planeta, 21 millones de colombianos viven en zonas donde existe algún tipo de dificultad en el suministro, tal como lo señala un informe de la Defensoría del Pueblo. El mismo organismo también señala que el 53 por ciento de los habitantes de las áreas rurales del país no cuentan con acueducto y el 82,2 por ciento no tiene acceso a alcantarillado (Semana, 2010).

Así mismo, el impacto nefasto generado por la minería ilegal en las cuencas de ríos como el Dagua, en el Valle del Cauca, y San Juan, en el Chocó, que presentan índices alarmantes de erosión y socavación de sus márgenes, así como la pérdida de cobertura vegetal protectora y otras situaciones que representan una seria amenaza por posibles deslizamientos, crecientes e inundaciones. También, se presenta aprovechamiento forestal ilegal e impacto sobre la fauna (Portafolio, 2013).

En el caso de la cuenca del río San Juan, en el Chocó, se encontró que la actividad de minería ilegal del oro se desarrolla en condiciones que atentan contra la sostenibilidad del ecosistema, como la utilización de maquinaria (retroexcavadoras y dragas de succión); carencia de estudios y efectos ambientales; y destrucción de bosque por tala indiscriminada; lo cual acelera los procesos erosivos, aumenta la sedimentación y ocasiona así la pérdida de navegabilidad. El estudio señala que la explotación ilícita de minerales en el Chocó se realiza de manera antitécnica y sin ningún tipo de restricción ambiental.

Sin duda, este es un factor de riesgo que se ha multiplicado en todo el territorio nacional y es necesario combatirlo con toda la contundencia del Estado. Ahí es donde el papel que juegan las Fuerzas Armadas es clave en la conservación de nuestros recursos hídricos; más exactamente la Infantería de Marina, que ha tenido que custodiar los ríos para evitar que grupos al margen de la ley los conviertan en corredores de movilidad para la comercialización y el tráfico de drogas ilícitas, entre otras actividades delictivas.

En un escenario de posconflicto, las amenazas no van a desaparecer, por el contrario, van a mutar y se van a generar nuevos desafíos; por eso, el Estado confía en que sus Fuerzas Militares, específicamente la Armada Nacional,

garantizará la seguridad fluvial y la conservación de los recursos de flora y fauna de nuestros ríos; permitiendo una navegación segura, que facilite el desarrollo económico y social de las áreas ribereñas.

Por esto es que el desarrollo fluvial del país debe estar acompañado del control de área efectivo que realice la Armada Nacional, debido a que el fluvial ha sido considerado como el primer sistema de transporte de carga nacional en el mundo (Bravo, 2016). Sin duda, esta es una tesis que se basa en el balance de costos que se generan cuando un Estado realiza una inversión en infraestructura, y se compara el valor invertido en carreteras, aeropuertos, sistemas férreos y en transporte fluvial; este último es el más favorable, ya que el beneficio se evidencia en términos de volumen de carga, tiempos de movilidad, desarrollo social en las áreas ribereñas y definitivamente en costos de operación.

Esta apuesta ha sido una constante para los países desarrollados que han implementado sistemas eficientes de transporte multimodal, para jalonar sus economías; entendiéndose que el desarrollo en infraestructura permite que un país sea competitivo en materia comercial. Por esta razón, en la actualidad los observadores económicos a nivel mundial afirman que transporte, energía y desarrollo económico han sido elementos básicos en la civilización humana desde sus comienzos, en vista de que la revolución industrial se ha extendido con lentitud y no completamente en nuestro planeta. Desde que se inició en la Europa Occidental hemos visto surgir en los dos últimos siglos otro fenómeno: la división del mundo entre los países industrializados y los países atrasados, cuyas estructuras económicas y niveles de vida muestran una brecha mucho más grave que en el pasado.

Aun así, los sistemas de transporte y comunicaciones asociados con la revolución industrial han llegado a casi todos los rincones del planeta y esto ha permitido detectar esa brecha y, al mismo tiempo, enlazar a todas las naciones en un sistema económico globalizado (Moavenzadeh, 2004).

Sin embargo, nuestro país se ha mantenido rezagado en esta área desde la época de la colonia en la que se instauró por parte del Imperio Español un sistema primario que en la actualidad podríamos catalogar como multimodal y que paradójicamente perdura hasta el día de hoy, conectando el puerto de Cartagena de Indias a través del Canal del Dique con el río Magdalena, que a su vez por la ruta terrestre de Guaduas llega a Bogotá; esto nos debe cuestionar en cuanto a la falta de visión que ha acompañado el desarrollo, casi inexistente, del potencial fluvial colombiano.

El reto actual del Gobierno Nacional es volver la mirada a los ríos y hacer de la navegación fluvial una herramienta de desarrollo económico y social; esto solo se logra mediante la implementación de políticas de Estado, enfocadas a optimizar el recurso hídrico con el que cuenta el país. Un ejemplo de ello es la gestión que adelanta la Corporación Autónoma Regional de la Cuenca

del Río Grande de la Magdalena, Cormagdalena, que tiene como función la recuperación de la navegación y de la actividad portuaria, la adecuación y conservación de tierras, la generación y distribución de energía, así como el aprovechamiento sostenible y la preservación del medio ambiente, los recursos ictiológicos y demás recursos naturales (Cormagdalena, 2016).

Conclusiones

En concordancia, la Armada Nacional debe establecer una alianza con Cormagdalena, con el fin de diseñar de manera conjunta las estrategias que se requieren para ejercer un control real de esta cuenca hidrográfica; que sin duda es la más importante del país, así como con las demás Corporaciones regionales que cuenten con importantes recursos hídricos.

En el ámbito de la colaboración interestatal, también es importante tocar otros aspectos tan importantes como el mejoramiento de las condiciones de navegación, señalización y balizaje, mejoramiento de las hidrovías, desarrollo de tecnología en la industria fluvial, actualización de la doctrina de acuerdo con los estándares internacionales y estructuración de proyectos de puertos fluviales que sean amigables con el medio ambiente, ya sea con el Ministerio de Transporte o quien regule las actividades y ordenamiento fluvial.

86

Forjar alianzas para la creación de grupos operativos de control que ataquen las amenazas actuales en contra de la navegación, como son la minería ilegal, el dragado indiscriminado que genera alteraciones en el curso de los ríos y que destruyen las capacidades de navegabilidad, haciéndola insegura y poco eficiente; esto con la visión clara de generar doctrina y poder replicar estos modelos en todo el territorio nacional.

Institucionalmente, esto representa un enorme desafío para la Armada Nacional, debido a que se abre un campo de acción que demanda nuevos objetivos estratégicos, pero que sin duda dejará dividendos altamente productivos, permitiendo el progreso de esta industria en el país. Si se mira desde la perspectiva del posconflicto, el aporte de la Armada puede ser crucial al desarrollo económico y social de las comunidades ribereñas, constituyéndose en agente transformador no solamente en el enfoque tradicional de seguridad y defensa, sino como conductora de tejido social.

Este es el llamado que nos hace esta nueva era a los integrantes de la Armada, en la que tenemos que jugar un papel innovador y si se quiere visionario, en el que debemos hacernos útiles, no solamente para contrarrestar las amenazas actuales, sino identificando en la pobreza y la desigualdad social el origen de muchas de las formas de violencia. Así que la trascendencia de este llamado es muy importante, porque nos faculta como gestores de paz y prosperidad, que es en últimas la gran misión de las Fuerzas Militares del futuro.

Referencias Bibliográficas

Chávez, L. E. (2011). *Derecho Internacional Fluvial y Reglamentación del Modo en Colombia*. Bogotá: Escuela de Formación de Infantería de Marina.

Cormagdalena (2016). *Plan Maestro de aprovechamiento. De qué manera pueden afectar las actividades humanas los recursos hídricos*. Recuperado de: <http://www.cormagdalena.com.co>.

Global Partnership Southamerica (2014). *Qué es la Seguridad Hídrica*. Recuperado de: <http://www.gwp.org/es/GWP-Sud-America/PRINCIPALES-DESAFIOS/Que-es-laseguridad-hidrica/>

Ideam (2010). *Estudio Nacional de Aguas*.

Instituto Choiseul (2012). *La Gestión estratégica del agua, seguridad global*.

Martínez, A. (2014). *Gestión del agua y gobiernos locales del Ecuador*. Tesis de Grado. Recuperado de: <http://www.iagua.es/blogs/andresmartinez/que-es-la-hidropolitica>.

Ministerio de Ambiente (2016). *Política Nacional para la Gestión Integral del Recurso Hídrico*. Recuperado de: <https://www.minambiente.gov.co/index.php/ambientes-ydesarrollos-sostenibles/gestion-integral-del-recursohidricogreenfacts.org/cms/index.php>.

Organización de las Naciones Unidas (2013). *Informe de las Naciones Unidas sobre el desarrollo de Recursos Hídricos en el mundo*.

Portafolio (2013). *No hay freno para la minería ilegal*.

Arias Eduardo, Revista Semana (2010). *Se agota el agua*.

Schaefer-Preuss, U. (2014). *Declaraciones del Presidente de GWP*.

<http://www.greenfacts.org/es/recursos-hidricos/l-2/4-efectos-acciones-humanas.htm#0>

Recuperar el río Casiquiare, la puerta a Suramérica

Por: Capitán de Corbeta Manuel Felipe Rodríguez Villate¹

“Si un Hombre falla honrando sus ríos, no puede ganarse la vida que emana de ellos”.

Anónimo

Introducción

Desde que se logró la independencia de España y se constituyó la República de Colombia, su territorio se ha reducido considerablemente, perdiendo puntos geoestratégicos que de haberlos mantenido, representarían una ventaja fundamental para el desarrollo de la nación. Este ensayo tiene como objetivo proponer una estrategia política, militar y económica para recuperar al menos parcialmente el uso de uno de estos territorios bañados por el brazo Casiquiare, siguiendo la tendencia de desarrollo regional y de integración en Suramérica.

En las selvas del norte de la Amazonía existe un río único en el mundo, sus aguas corren en dos sentidos uniendo las cuencas hidrográficas más importantes de Suramérica; su nombre es el Casiquiare, hoy ese río cobra una importancia similar a la del Estrecho de Panamá en 1902. Recuperarlo, así sea parcialmente, debe convertirse en un interés vital para Colombia si desea impulsar el desarrollo del oriente del país.

Geoestratégicamente, el río Casiquiare es el único que une las cuencas del Orinoco y el Amazonas, conectándose con el río Negro (Rice, 1921); convirtiéndose en un canal interior que comunica el norte de Suramérica con

¹ Capitán de Corbeta Manuel Felipe Rodríguez Villate. Profesional en Ciencias Navales, Alumno CEM 2016.



https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/73/Venezuela_relief_location_map.jpg

el sur del continente, tiene una extensión de 326 kilómetros y era considerado antes del laudo de 1861 (Ministerio Relaciones Exteriores de Colombia, 2016), como el límite entre las dos naciones; es decir, que si se mantuviera hoy ese límite, aún podría ser usado libremente por embarcaciones colombianas.

La estrategia planteada se enmarca en el bloque de la influencia, específicamente en la Diplomacia, el Comercio, la Inversión y la Globalización; buscando establecer una serie de tratados entre Brasil, Colombia y Venezuela, que generen una zona de libre navegación de embarcaciones de las tres naciones, empleando el río Casiquiare con cuatro propósitos; el primero, el económico para integrar los mercados amazónicos; el segundo en el campo militar, buscando garantizar la seguridad de las embarcaciones e infraestructura que se requeriría para hacer viable el proyecto; el tercero, incluir en la estrategia acciones que garanticen la protección ecológica de la zona y, el cuarto, de protección e integración de las comunidades ribereñas, que por su histórico aislamiento mantienen tradiciones ancestrales que deben ser protegidas.

La estrategia se enfoca en la Diplomacia, porque el esfuerzo principal consistirá en acercar a los gobiernos de los tres países; generando reuniones de alto nivel con el propósito de establecer un plan para el empleo del río como corredor natural para conectar la región; además, presentando Colombia un paquete de alternativas de desarrollo que permitan que las tres partes obtengan beneficios económicos y sociales, mejorando las condiciones de las comunidades que por las condiciones geográficas se han visto aisladas.

Igualmente, se debe emplear el Compromiso (Matallana, 2016) de las tres naciones, para proteger el medio ambiente amazónico, y al mismo tiempo, cumplir con la obligación de salvaguardar la población de la región de amenazas transnacionales que atentan contra su seguridad, aprovechándose de la débil presencia de los Estados.

La importancia económica de este río se basa en la capacidad de abrir los mercados del sur del continente a las sabanas del oriente colombiano, permitiendo realizar el transporte de sus productos sin necesidad de afectar la selva del Amazonas con la construcción de carreteras; convirtiéndose en una arteria fluvial que una a Colombia, Venezuela y Brasil sin necesidad de usar el tráfico marítimo o terrestre. En Colombia se emplearían los ríos Guaviare, Vichada, Meta y Orinoco como rutas de salida de los productos agrícolas o petroleros del centro y oriente del país; igualmente, Venezuela emplearía el Orinoco como arteria central que recorre todo su territorio y sobre el cual ya cuenta con infraestructura portuaria e industrial y, finalmente Brasil, que con los puertos sobre el Amazonas, sería receptor de los productos o puente para llevarlos a los mercados de África y el Océano Índico.

En cuanto al aspecto de seguridad, esta zona del oriente colombiano ha sufrido históricamente de una falta crónica de la presencia del Estado, lo cual ha permitido que surja en ella una serie de fenómenos criminales, que ha permeado las capas de la sociedad. Esta ha sido denominada por autores como Luis Fernando Rosero como una zona donde la economía se basa en la ilegalidad, ya sea dentro del mercado de las drogas ilícitas o la explotación ilegal de recursos mineros estratégicos, como el coltán y el uranio (Trejos, 2015). Mercados dominados por la organización narcoterrorista de las Farc, que tiene conexiones con grupos de crimen organizado de Venezuela y Brasil. Esta combinación de narcotráfico, tráfico de armas y mercados ilegales será la principal amenaza a la estrategia y para neutralizarla se debe trabajar de manera conjunta entre los tres estados, con un componente inicial de inteligencia que permita identificar las organizaciones criminales transnacionales que podrían poner en peligro el desarrollo de la integración.

Esta integración en el campo de la seguridad se puede acoplar a los programas que están en desarrollo, como el Sistema de Vigilancia de la Amazonía, SIVAM, del gobierno brasileiro, que desde los años 80 viene trabajando en la protección de la región; o el programa Calha Norte, enfocado en la relación civil militar de los estados del norte de Brasil (Ministerio de Defesa Brasil, 2016). En el



http://www.ecoturismo-colombia.com/admin/albums/1243695071villavicencio_llanos_orientales.jpg

caso venezolano existe una Nueva Política Revolucionaria de Fronteras, que si bien ha sido hostil hacia la integración económica y social hacia Colombia, podría encontrar en esta estrategia el pivote necesario para abrir un espacio de integración controlado que le permitiría mejorar las condiciones sociales del estado Amazonas.

En el campo militar, para el país recuperar la posibilidad de la libre navegación representa la capacidad estratégica de unir las Fuerzas Navales de Oriente y del Sur; integrando las capacidades de estas unidades mayores, permitiendo el acceso a instalaciones importantes, como los astilleros de Puerto Leguízamo, para el mantenimiento de las patrulleras fluviales o para solucionar problemas de abastecimiento logístico al contar con apoyo en las Bases Brasileñas. Igualmente, la operación conjunta de los tres países causaría un efecto de alto impacto en los actores ilegales de la zona.

El uso de esta ruta no es nuevo, ya en el siglo XV y XVI los indígenas de la zona tenían como eje central de comunicaciones al río Casiquiare, como se describe en el libro *América Negra Impacto de la Colonización Hispano-Lusitana en las Organizaciones Sociopolíticas y Económicas de los Maipures-Arawakos del Alto Orinoco río Negro* (Vidal, 1996). Antecedente que podría ser usado como argumento diplomático para la integración social que soportaría el acuerdo.

Conclusiones

Como se puede observar, es vital para la integración de la región el empleo de una ruta fluvial natural que permita de manera eficiente el intercambio comercial y genere mercados en el sur del continente; permitiendo la explotación económica del Amazonas y el abastecimiento de los mercados brasileros y venezolanos desde la despensa de los Llanos colombianos y ampliando las rutas de comercio exterior de la nación.

Los beneficios económicos, sociales y de seguridad permitirían a los gobiernos fortalecer las relaciones y construir un sistema que proteja la reserva estratégica ecológica del planeta, garantizando su empleo sostenible e incrementando el bienestar de las poblaciones ribereñas.

Finalmente, permitirá fortalecer el aparato militar (en especial en el campo fluvial) del oriente y sur del país, logrando la Armada Nacional incrementar su presencia en los ríos fronterizos, articulando los esfuerzos con las Armadas de los países vecinos, cerrando espacios a las intimidaciones transnacionales que amenazan la región amazónica.

Referencias Bibliográficas

Matallana, A. (2016). *Silabus Fundamentos de Lógica Estratégica*. Bogotá: Escuela Superior de Guerra.

Ministerio de Defesa Brasil. Calhanorte.defesa. Recuperado el 14 de febrero de 2016 de calhanorte.defesa.gov.br/programa: <http://calhanorte.defesa.gov.br>

Ministerio Relaciones Exteriores de Colombia. *Nuestro País – Fronteras*.

Recuperado el 12 de febrero de 2016 de <http://www.cancilleria.gov.co/colombia/sovereignty/boundary/venezuela>

Redondo, J. (2006). *Casiquiare, el ladrón del Orinoco*. Madrid: Slovento.

Rice, A. (1921). The Rio Negro, the Casiquiare Canal, and the Upper Orinoco, September 1919-April 1920. *The Geographical Journal*, 321–343.

Trejos, L. (2015). *El lado colombiano de la frontera colombo-brasilera: Una aproximación desde la categoría de área sin ley*. Estudios fronterizos, 64.

Vidal, S. (1996). *América Negra*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.

Metodología para la evaluación de costos de alternativas tecnológicas propuestas para el proyecto PES

Por: Lina Suárez Téllez¹

“El mar - y esto hay que confesarlo - no tiene generosidad. No muestra cualidades varoniles: coraje, resistencia, fidelidad. Nunca ha sido conocido por su manejo irresponsable de su poder”.

Joseph Conrad

Introducción

La Armada República de Colombia, ARC, estableció dentro de su Planeamiento de Fuerza 2030, la hoja de ruta para el programa de adquisición de las Plataformas Estratégicas de Superficie, PES, las cuales corresponden a la futura flota de fragatas colombianas. Desde las primeras etapas del diseño se hizo necesario establecer metodologías para la valoración económica del costo de adquisición, con el fin de evaluar comparativamente cada una de las alternativas tecnológicas desarrolladas por métodos paramétricos. El costo se constituye en una de las dimensiones utilizadas en la metodología basada en múltiples alternativas Set Based Design, SBD (Singer, Doerry & Buckley, 2009), junto con la efectividad y el riesgo, seguido por el estudio y la comparación de los diseños más favorables resultado de la generación de múltiples soluciones de forma paramétrica como lo muestra el Gráfico 1. Para, posterior a esto, iniciar la creación de diseños conceptuales, los cuales permitieron consolidar la versión final de los Objetivos de Estado Mayor, OEM, y así cumplir el objetivo final de la fase Conceptual del proyecto e iniciar la fase de Definición, como se

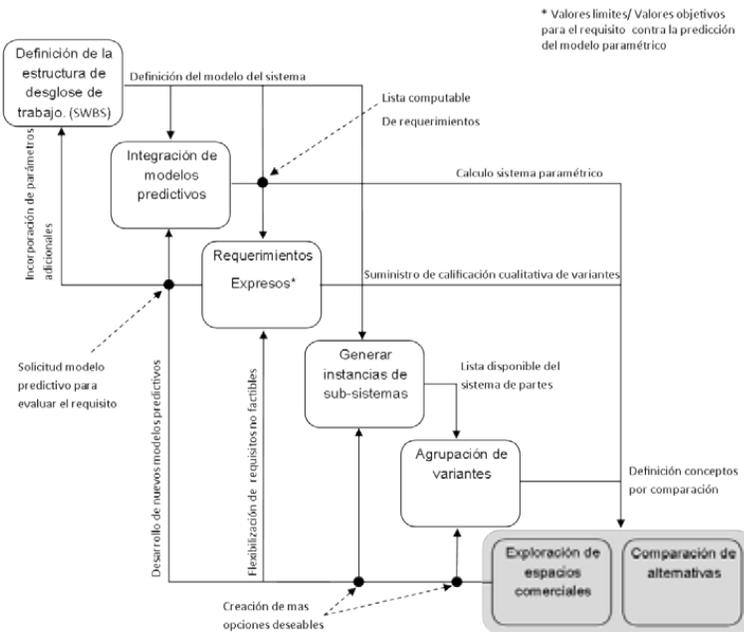
¹ Lina Suárez Téllez. Magíster en Arquitectura Naval y Arquitecta Naval en la Gerencia de Diseño e Ingeniería de Cotecmar.



Render de la Plataforma estratégica de superficie PES

muestra en el Gráfico 2. La siguiente fase involucra a la industria mediante el lanzamiento del instrumento conocido como Request For Information, RFI, el cual será descrito durante este documento como parte de la metodología de evaluación y tendrán la finalidad de cumplir los objetivos de la selección de alternativa y determinación de requisitos funcionales. La evaluación de costos es fundamental en este proceso, debido a que las decisiones tomadas durante esta fase tienen alta relevancia e impacto en los costos durante el ciclo de vida de la flota, así como lo describe el Phased Armaments Programming System, PAPS, de la OTAN, el cual fue adaptado para este programa.

Gráfico 1. Traducción del Flujo de Trabajo - Framework for Assessing Cost and Technology, FACT.



Fuente: Doerry et al, 2013.

Estructuración del modelo de costos

Siguiendo la estructura de fases típicas del programa, como se muestra en el Gráfico 2, actualmente, el proyecto se encuentra finalizando la Fase de Definición, durante el desarrollo de estas dos primeras fases ha sido necesario generar un modelo de evaluación de costos que se ha ido adaptando al nivel de información disponible en cada fase.

Gráfico 2. Programa de adquisición de capacidades militares.



Fuente: Carreño, Pinto & Tascón, 2013.

Tabla 1. Definiciones del programa de adquisición de capacidades militares.

DNO	Documento Necesidad	REM	Requisitos de Estado Mayor
OEM	Operacional	A o A	Análisis de Alternativas
	Objetivo de Estado Mayor	DDP	Directiva de Programa

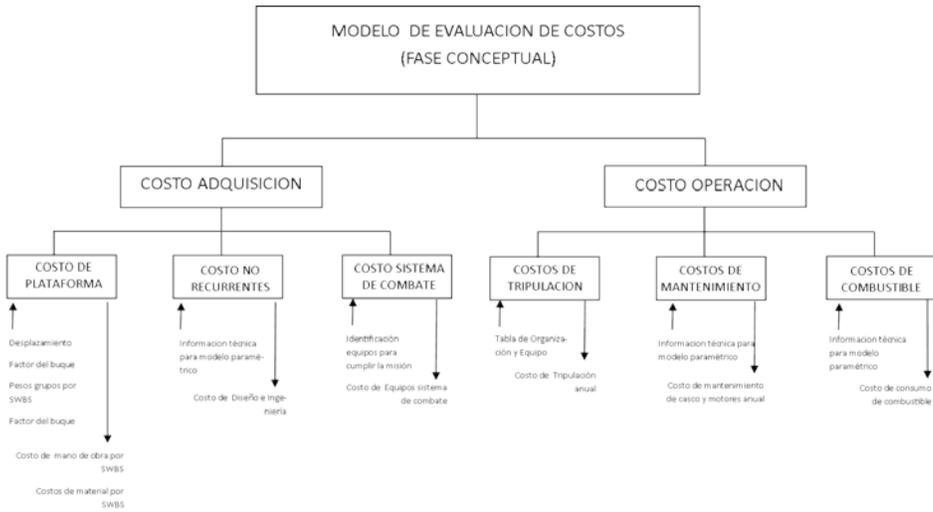
El modelo de evaluación de costos se ha ido alimentando de la exploración en métodos intuitivos, de lógica difusa, de simulación, extrapolación, realización de vigilancias tecnológicas, transferencia de conocimiento de expertos y métodos paramétricos, por lo que se decidió crear un modelo de evaluación de

costos que se integrara al procedimiento de generación de alternativas y usara salidas como resultado del diseño paramétrico, el cual se realizó en el software Commercial Parametric Assessment of Ship Systems, CompPASS, el cual fue determinado como fundamental en el proceso de modificación y creación de variantes al diseño en etapas tempranas, como lo es la fase Conceptual.

Dicha herramienta proporcionó algunas de las salidas expresas más adelante, para ser usadas como entrada en la creación del modelo de Evaluación de costos que considerara el ciclo de vida para la evaluación y selección de alternativas.

Este modelo se creó basado en dos partes principales: la adquisición y la operación, conformando el análisis de costos de ciclo de vida, el cual se configura acorde con el Gráfico 3.

Gráfico 3. Estructura modelo de Evaluación de Costos.



El modelo de costos para la adquisición del buque está estructurado por un modelo compuesto realizado por Thomas Lamb, adaptado a la productividad de Cotecmar; el cual está basado en dos conceptos fundamentales: un valor básico para cada Ship Work Breakdown Structure, SWBS, a partir de Cost Estimating Relationship, CER, y un valor ajustado al tamaño y la complejidad del buque que se requiera evaluar. El modelo también integra un listado de costos de equipos para el sistema de combate realizado acorde con la misión de cada diseño y resultados del diseño paramétrico para la obtención de costos no recurrentes, el cual es estimado para cada uno de los diseños paramétricos generados.

El modelo de operación está compuesto por un cálculo de costos de la tripulación por rango, que para este año se basó en el Decreto 214 del 12 febrero del 2016 (Presidencia de la República de Colombia, 2016), también integra costos de mantenimiento para casco y propulsión así como costos de combustible, los cuales son resultados del diseño paramétrico mencionado anteriormente. Como producto se obtienen valores anuales, los cuales son llevados a valor futuro usando incrementos anuales para cada uno de los componentes basados en teorías económicas; al final, todos estos valores son llevados acorde con el tiempo de vida convenido para las futuras fragatas.

Este modelo se aplicó para las alternativas generadas de forma paramétrica y algunos diseños conceptuales generados por consultores independientes expertos, tales como University College of London, UCL, y Marinetechnik, MTG, lo cual permitió dar validez para ser usado en futuras evaluaciones. En esta fase de definición también se dio inicio a una exploración del mercado, en la que se identificaron proyectos que cumplieran con requerimientos establecidos por la ARC, mediante la emisión de un cuestionario denominado RFI, dirigido a astilleros con experiencia en diseño y construcción de buques de guerra y disposición para actuar como socios tecnológicos de Cotecmar en el proyecto.

Se ha evolucionado de la siguiente forma:

RFI I

La finalidad principal de este primer RFI fue iniciar un proceso estructurado de obtención de información para hacer comparaciones, por medio de una competencia igualitaria con los proponentes; la cual serviría para afinar la definición de los requisitos funcionales por medio de la evaluación del costo y el desempeño de alternativas de diseño; así mismo, para comparar costos y evaluar resultados para las diferentes estrategias de obtención, acorde con el Gráfico 4.

Gráfico 4. Matriz que contiene 24 estrategias globales de obtención.

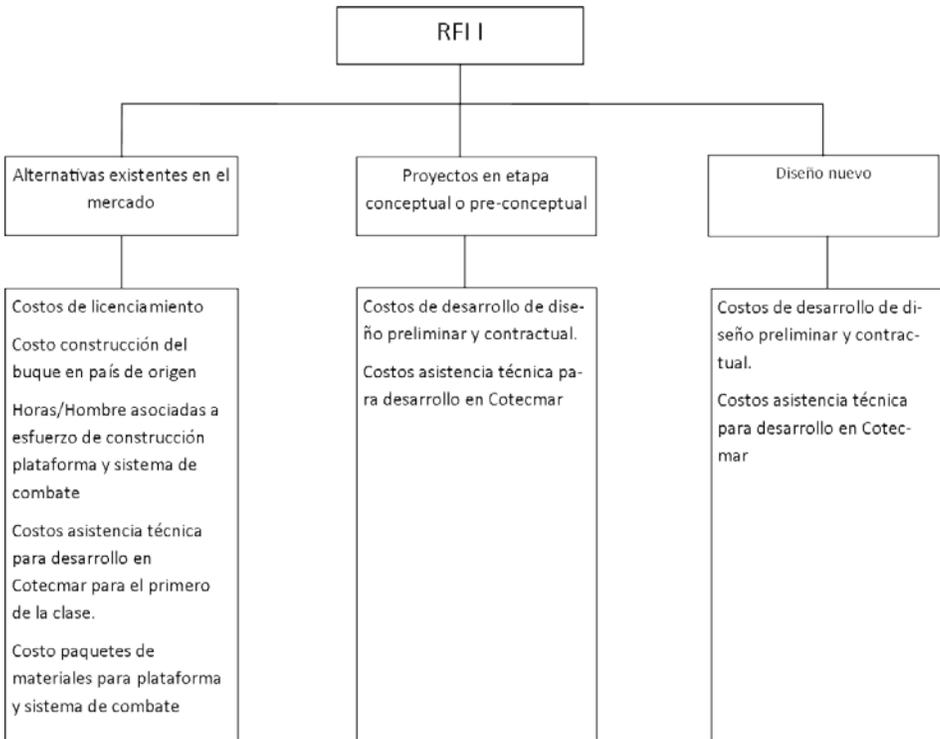
	DISEÑO					
	EXISTENTE	MODIFICADO		NUEVO		
	COMPRADO	COMPRADO	CODESARROLLO	COMPRADO	CODESARROLLO	DESARROLLADO
EXTRANJERO	1A	2A	3A	4A	5A	6A
EXTRANJERO (1ro)	1B	2B	3B	4B	5B	6B
CO- PRODUCCION	1C	2C	3C	4C	5C	6C
COTECMAR	1D	2D	3D	4D	5D	6D

Fuente: Tascón & Sanjuan, 2015.

El RFI I fue enviado a ocho diferentes proponentes que demostraron interés en ser partícipes del proyecto; para la metodología de Evaluación de Costos

se envió un documento enfocado en tres aspectos, como lo describe el Gráfico 5, junto a un gran listado de requerimientos técnicos, los cuales fueron usados para la recreación de cada una de las alternativas propuestas usando el software de diseño paramétrico COMPASS, el cual utiliza fórmulas y coeficientes para perturbar las características de un buque patrón “Frigate Type” en este caso y así poder obtener características del buque objetivo, tal como son las alternativas tecnológicas recibidas como respuesta al RFI. Gran parte de la información de salida es tomada para alimentar el modelo de Evaluación realizado para el análisis de esta herramienta.

Gráfico 5. Estructura solicitud de información de costos para RFI I.



Como se mencionó anteriormente, el objetivo fue analizar y comparar información de costos y efectividad de las diferentes alternativas, para lo cual se compararon los costos recibidos por los proponentes, los cuales fueron identificados como Costos Astillero y los costos obtenidos como resultado del cálculo numérico para cada uno de los diseños paramétricos se identificó como Costos Numéricos. Para ello se usó el modelo de costos creado y explicado anteriormente, haciendo una distinción entre la producción en país extranjero

(A) y la producción de los buques en Cotecmar (D), acorde con la matriz de estrategia de obtención (Gráfico 4). Dicha distinción se realizó asumiendo coeficientes relativos a la producción y costos de mano de obra propios de los países analizados, tomados en gran parte de la Ilustración 6; los ejercicios de comparación permitieron analizar las siguientes alternativas de obtención: Costos Astillero: 1A, 1D, 3D y 5D.

Costos Numéricos: 1A, 3A, 1D y 3D y variantes técnicas realizadas en el mismo modelo paramétrico a algunas de las propuestas tecnológicas recibidas.

Costos Diseños Conceptuales: 5A y 5D.

El resultado de este análisis permitió continuar con la decisión de contemplar dos estrategias posibles de obtención 3D y 5D, consideradas idóneas, debido a que estas contribuirán con Programas de Transfer of Technology, ToT, Transfer of Knowledge, ToK, Transformación Productiva, generación de empleo, aumento de capacidades tecnológicas, búsqueda de oportunidad, entre otras. Con esto se procede al lanzamiento del siguiente RFI.

Gráfico 6. Costo hora mano de obra en astilleros internacionales.

Year	U.S.A.	Finland	France	Germany	Italy	Japan	Korea	UK
HR (£/hr) [2008]	56.57	75.32	64.87	85.27	51.72	60.92	46.81	50.16

Fuente: UCL, 2011.

RFI II

La finalidad de este documento fue continuar con el refinamiento de los requisitos funcionales para la construcción de las primeras fragatas, para el cual se crearon diferentes anexos, cada uno enfocado en los siguientes aspectos:

Anexo "A", Requisitos de Estado Mayor Preliminar

Anexo "B", Fases de diseño e ingeniería Cotecmar

Anexo "C", Formato de revisión de Requisitos de Estado Mayor Preliminar

Anexo "D", Formato solicitud de información relacionada con costos

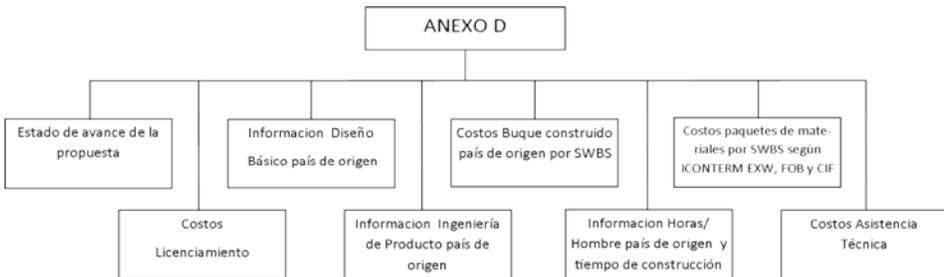
Anexo "E", Preguntas específicas sobre Condiciones de Asociación y Requisitos de Cooperación.

Para la metodología de Evaluación de costos se realizó el Anexo D, el cual comprendió aspectos de costos considerados importantes durante diseño e ingeniería, construcción y entrega de las fragatas para cada una de las

alternativas propuestas, solicitando información más específica, tal como se muestra en el Gráfico 7.

Finalmente, se evaluaron y compararon minuciosamente las alternativas recibidas con el fin de determinar un valor de referencia en dos condiciones diferentes; una, el costo Rough Order of Magnitude, ROM, del buque hecho en país de origen y, dos, un costo de referencia a partir del análisis de probables costos y esfuerzos asociados a cada uno de los ítems solicitados.

Gráfico 7. Estructura Anexo D del RFI II



Lo anterior se realizó con el fin de mejorar los planeamientos de las capacidades de la plataforma, acorde con la comparación de presupuesto y tiempo estimado del programa; así mismo, conocer los posibles socios tecnológicos para clasificar sus propuestas de alternativa tecnológica vs. sus propuestas de socio tecnológico e influencia en el cumplimiento de la estrategia tecnológica; la cual analiza los factores Material, Infraestructura, Recursos Humanos, Adiestramiento, Doctrina y Organización, MIRADO, que incluyen inicialmente ARC y Cotecmar. Estos son fundamentales para la creación del programa de forma global.

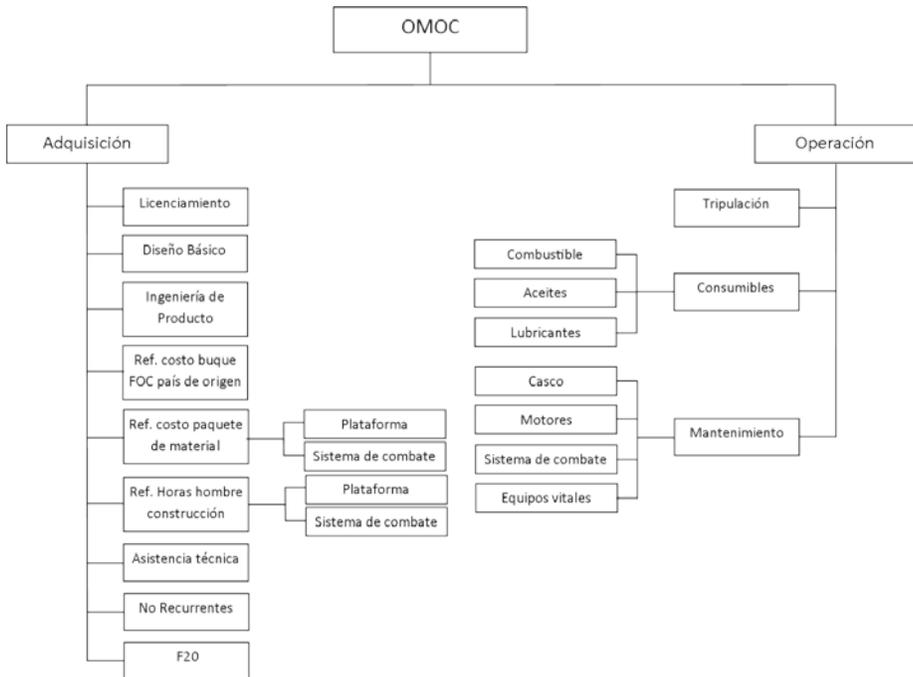
Futuro RFI III y Modelo de Evaluación Integrado, MEI

Este último documento tendrá la finalidad de evaluar con detalle cada respuesta recibida por parte de los proponentes; por esta razón, en este nuevo RFI se incluye información relativa al análisis del costo de operación, debido a que este es indispensable para la estimación de costos de ciclo de vida, también se adicionan y/o modifican algunas preguntas para cada ítem de análisis, como lo muestra la configuración estipulada para el documento de solicitud de información en el Gráfico 8.

Este ejercicio también contribuirá a desarrollar estrategias, construir una base de datos para la industria naval colombiana, definir a cabalidad los requisitos funcionales e iniciar un proceso para la preparación de un requerimiento de información formal que permita hacer una negociación; tal como lo es

un Request for Proposal, RFP, y un Request for Quotation, RFQ, los cuales permitirán al final lograr el objetivo de selección de alternativa.

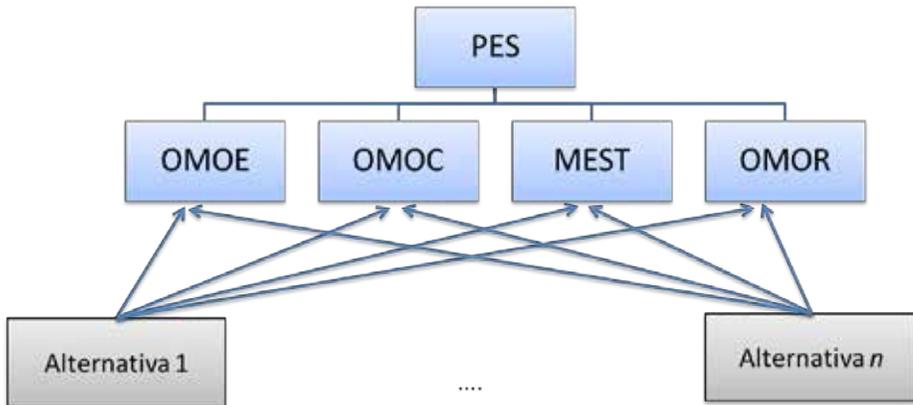
Gráfico 8. Estructura de preguntas para el RFI III y utilización en el OMOC para realización del MEI.



Las respuestas recibidas en este último RFI serán sometidas a un MEI, el cual permitirá cerrar la fase de Definición. Este modelo está siendo desarrollado como herramienta de análisis de alternativas basada en la teoría de toma racional de decisiones bajo múltiples criterios, Multi-Attribute Decision Analysis; el cual le permitirá a la Armada tener argumentos para la selección del socio tecnológico y su correspondiente propuesta tecnológica para desarrollar el proyecto PES.

El modelo está compuesto por las siguientes medidas: Overall Measure Of Effectivity, OMOE; Overall Measure Of Cost, OMOC; Modelo de Evaluación de Socio Tecnológico, MEST y Overall Measure Of Risk, OMOR. Estos elementos son los que constituyen el MEI, el cual se fundamenta en el Proceso Analítico Jerárquico, AHP, como lo muestra el Gráfico 10, el cual está diseñado para resolver problemas complejos de criterios múltiples y su resultado es una jerarquización con prioridades determinadas, de acuerdo con criterios que muestran la preferencia global para cada una de las alternativas.

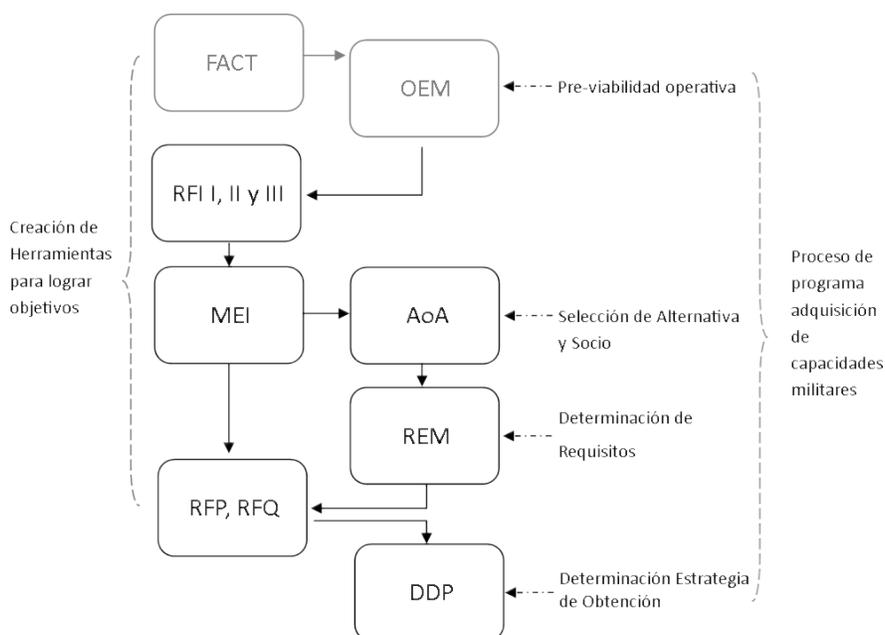
Gráfico 9. MEI acorde a la metodología AHP adaptada a PES.



Fuente: Patrón, 2016.

La finalidad de este proceso es generar una lista corta que seleccione las mejores alternativas, socio para el desarrollo, producción de la PES para así proceder al envío del RFP, con el propósito de obtener una propuesta de negociación bajo términos y condiciones aplicables al contrato y acorde con las respuestas y evaluación que se determine para esta etapa. Con lo cual se logrará el objetivo de selección de alternativas y así establecer el programa que permitirá el desarrollo de la misma, de acuerdo con el flujo de trabajo que se muestra en el Gráfico10, donde la estructura de Evaluación de costos es indispensable, ya que deberá desglosar el coste de la alternativa según el Producto: solución operativa o funcional y su composición; y Trabajo: según actividades para obtención y sostenimiento del producto.

Gráfico 10. Flujo de proceso de la metodología en la fase de Definición.



Conclusiones

La realización de la evaluación y estimación de costos de forma temprana, siguiendo un proceso de evolución constante, es importante a medida que se afine la estimación del costo total del programa en las diferentes tomas de decisiones, se hagan las elecciones correctas y que dichas decisiones sean coherentes con el presupuesto que considera el país para el desarrollo de la PES. Para ello es necesario tener control de la estimación de costos y crear relaciones entre el Gobierno y la industria, con el fin de tener mejor entendimiento durante el proceso desarrollo y permitir contribuir con la óptima relación entre costos y capacidades de cada una de las instituciones y empresas que contribuirán en el proyecto.

Referencias Bibliográficas

Air Force Materiel Command, AFMC. (2013). *Analysis of Alternatives (AoA) Handbook*.

Carreño, J., Pinto, H., & Tascón, O. (2013). *Metodología para Desarrollo Proyectos de Adquisición de Sistemas Militares*.

CDI Marine Company. (2012). *Pass, user guide & tutorial V.4.04*.

Doerry, N., Earnesty, M., Weaver, C., Banko, J., Myers, J., Browne y otros. (2013). *Using Set-Based Design in Concept Exploration*.

Gómez, J., Aranibal, L., & Delgado, C. (2013). *Desarrollo de un marco de evaluación de alternativas como base para el diseño conceptual de la plataforma estratégica de superficie, PES, para la Armada Nacional de Colombia*. Bogotá: Escuela Superior de Guerra.

Jasaitis, K., Dougherty, J., Lamb, T., Greenwell, C., & Zimmermann, R. (1997). *Product-Oriented Design And Construction Cost Model*.

Lamb, T. (2012). *Ship cost estimating system v.1.1. User manual to Cotecmar*.

MIT. (2008). *Updating MIT's Cost Estimation Model for Shipbuilding*.

NATO. (1997). *Phased Armaments Programming System, PAPS*.

NAVSEA. (2005). *Cost Estimating Handbook*.

Patrón, K. (2016). *Avance N° 1. Implementación del MEI*.

Presidencia de la República de Colombia. (2016). *Decreto 214 Febrero 12 de 2016*.

Saaty, T. (1994). *Fundamentals of Decision Making and priority Theory with the Analytic Hierarchy Process*.

Singer, D., Doerry, N., & Buckley, M. (2009). What is Set-Based Design? *Naval Engineers Journal*.

Tascón, O., & Sanjuan, M. (2015). *A trade-off space for the evaluation of warship procurement strategies. Warship 2015: Future Surface Vessels*.

UCL. (2011). *Ship Design Procedure*.

La responsabilidad extracontractual de los operadores portuarios. Comentarios breves al vacío, caso Colombia

Por: Luis Eduardo Pérez Cervantes¹
Carlos Aníbal Espinel Benítez²

“¿Cuál es un viento favorable, en fin, para el que ve que no sabe que el puerto está en buen destino?”

107

Indio Solari

Introducción

En el universo jurídico son muchos los temas que suscitan discusión, sin embargo, el de la responsabilidad civil es el que más genera inconformidades, de toda índole, entre aquellos que se acercan a la barra, asesoran o simplemente propugnan sus ideas desde la cátedra y el foro; en ese ambiente de discusión siempre abierta, el tópico más delicado es, sin duda, el de la fundamentación de la responsabilidad, puesto que se trata de la piedra angular que da soporte a todo el tema del derecho de daños.

Así pues, para determinar el sustrato de la responsabilidad, los autores de distintas partes han confrontado dos posturas, al parecer irreconciliables; se trata de la teoría clásica de la culpa y la teoría del riesgo. No obstante, además de las citadas, existen propuestas que discrepan de ambas y que, en algún

1 Luis Eduardo Pérez Cervantes. Abogado de la Fundación Universidad Simón Bolívar, Especialista en Derecho Comercial y Marítimo de la Universidad Sergio Arboleda de Santa Marta; actualmente es Coordinador del Programa Tecnología en Naviera y Portuaria de la Fundación Tecnar Atlántico y Decano de la Facultad de Ciencias Sociales de la Corporación Universitaria Antonio José de Sucre, Corpusucre.

2 Carlos Aníbal Espinel Benítez. Abogado de la Universidad Libre, Seccional Barranquilla; Especialista en Derecho Comercial, Maestría (c) en Derecho del Comercio y de la Responsabilidad en la Universidad del Norte, es investigador externo en la Universidad Libre y la Cámara de Comercio de Barranquilla y se desempeña como docente investigador en la Fundación Tecnar Atlántico.



http://www.tpa.cl/v1/appl/noticias/imagenes/TPA_Exportadores.jpg

momento se perdieron en la discusión; solo basta pensar en la teoría de la garantía propuesta por Starck (1972), la cual, en términos generales, defiende la idea de proteger individualmente a cada uno de los asociados. Este es el soporte del deber de reparar los daños, deber que quedará a cargo, según Starck, de la sociedad en pleno. Si bien supone una visión progresista de la responsabilidad, no se harán mayores comentarios, pues actualmente el debate continúa enfrentando a la culpa y al riesgo, como que si se tratara de las dos caras que tiene una misma moneda.

Ahora bien, este ensayo busca estudiar sin ánimo de erudición el fundamento de la responsabilidad extracontractual de los operadores portuarios; sin embargo, no se renunciará a hacer los aportes y las críticas que se estimen convenientes, en un tema que debería ser objeto de prioridad académica en estos días, debido a la entrada en vigencia de un número plural de tratados de libre comercio, en los que Colombia le apuesta alto a un sector en el que aún no se realizan las mejores inversiones y en el que la legislación no es integral.

En palabras simples, al tratarse de responsabilidad extracontractual se habla del derecho común de la responsabilidad; es decir, a partir de ahí se construye una teoría de la materia que encuentra como fundamento legal, no ideológico, el articulado decimonónico del Código Civil. Concretamente, la fórmula de las relaciones obligacionales en razón del deber de responder, se desprenden del artículo 2341, el cual señala: "El que ha cometido un delito o culpa que ha

inferido daño a otro, es obligado a la indemnización sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por la culpa o delito cometido". No obstante, con ser muy simple esta fórmula, no deja de ser espinosa su aplicación a cada caso concreto, pues el fenómeno de la causalidad es enteramente complejo y en algunas ocasiones obstaculiza la aplicación literal del precepto citado.

Según Tamayo (2009): "La relación de causalidad o vínculo de causalidad es el tercer elemento de la responsabilidad civil. Es un elemento esencial de esta por motivo de lo cual se ha dicho que es una exigencia de la razón. 'Se entiende por causalidad el nexo causal eficiente'. Según el principio de la causalidad la causa produce su efecto". Entonces, cabe el planteamiento que originalmente inspiró estas líneas: ¿Puede predicarse que el régimen del derecho común de la responsabilidad es aplicable a los operadores portuarios? A continuación se exponen algunas razones para responder esta cuestión.

En primer lugar, hay que dilucidar en términos generales cuáles son los fundamentos que tradicionalmente se han atribuido a la responsabilidad civil. Posteriormente, es necesario establecer el tema de la causalidad y, por último, encuadrar la *sui generis* actividad de los operadores portuarios dentro del régimen privado de la responsabilidad extracontractual.

1. El fundamento de la responsabilidad

El autorizado profesor Tamayo Jaramillo, en su documentada obra sostiene que: "En la literatura jurídica castellana, la palabra culpa tiene dos significados: uno genérico que es sinónimo de falta y otro más específico que es sinónimo de negligencia. Por eso hablamos de culpa a título de dolo o de culpa a título de culpa" (Tamayo, 2007, p. 192). En palabras más sencillas, dada la traducción literal que se hizo del francés *faute*, en castellano se tiene la culpa negligencia y la culpa falta.

Entonces, por medio de la culpa se califica la conducta que causó el daño, o lo que es lo mismo, la conducta puede ir acompañada de un adjetivo calificativo según se haya realizado. La discusión inicia cuando se afirma que "en las hipótesis de responsabilidad objetiva, el acto o hecho es ilícito así no haya culpa del agente. Se debe entender el hecho ilícito, entonces, como un atentado a los intereses protegidos por el orden jurídico. En resumen, todo acto culposo es ilícito, pero hay actos ilícitos no culposos" (Tamayo, 2007, p. 193).

De manera concreta, la doctrina de la culpa –responsabilidad subjetiva– es el principio según el cual, un sujeto de derechos es responsable, siempre que con su conducta, bien sea culposa o dolosa, origine una lesión. Mientras que, por teoría del riesgo –responsabilidad objetiva– se afirma que la obligación de reparar el daño causado no depende de la conducta sino del resultado; según esto, "esta doctrina sostiene que la obligación de reparar el daño tiene su

fundamento en el daño efectivamente irrogado a otro y en su imputabilidad material a determinada actividad humana, no en la existencia de la culpa" (Valencia, 2004, p. 156).

Como justificación para la teoría de la responsabilidad objetiva, se ha dicho que la culpa no puede ser suficiente en una sociedad que creció por fuera de los límites sospechados del hombre, en el que las relaciones comerciales e industriales superaron con creces los vínculos propios de la vida agrícola y pastoril; en este marco, la cantidad de sucesos generadores de daños con el tiempo dieron pie a reclamaciones por hechos dañinos sin autor, debido a las máquinas, entre otras cosas. Con razón se ha dicho: "En el sistema de la responsabilidad objetiva se prescinde del elemento culpa, puesto que se admite la responsabilidad sin culpa. Se van a tener en cuenta solamente dos elementos: el perjuicio sufrido por alguien y el vínculo de causalidad material entre ese perjuicio y el hecho perjudicial o hecho generador" (Tamayo, 2009, p. 48).

De esta manera, se tiene que, tradicionalmente, el sustrato de la responsabilidad ha sido el debate eterno entre la culpa y el riesgo; sin embargo, como se mencionó anteriormente, se han propuesto teorías intermedias, a saber: la garantía y la distribución social del daño. El primero, se ha dicho ya, es de la autoría del profesor Boris Starck y atiende más a la víctima que al autor del daño; es decir: "Cuando la víctima sufre un atentado en su integridad corporal o en su integridad material, importa el derecho a la seguridad y el autor es responsable sin que sea necesario recurrir al concepto de culpa o de riesgo" (Valencia, 2004, p. 158). No obstante, hay críticas no injustificadas que pesan sobre esta tesis; de hecho, su relación estrecha con la teoría del riesgo es innegable, prescinden de la culpa, pero la una atenderá al daño y la otra hará lo propio con la víctima.

En lo relacionado con la cuarta teoría que sirve de sustento a la responsabilidad, el autor más prolífico en lengua castellana en este tema es el peruano Ferdinand De Trazegnies, quien afirma: "La distribución social del daño ha sido también llamada por la doctrina 'distribución social del riesgo' (risk distribution). Sin embargo, a través de esta última expresión se pueden entender varias cosas diferentes" (De Trazegnies, 1999, p. 21). En efecto, puede creerse que se trata de una imputación previa en contra de los adinerados, en aras de soportar ellos las indemnizaciones. O también: "La idea de que los que crean un riesgo deben soportar sus consecuencias, cualquiera que sea su grado de riqueza" (De Trazegnies, 1999, p. 21), y la dilución de los efectos del daño, de manera intersubjetiva e interpersonal. No sobra, en todo caso, concluir que de alguna manera las diferentes teorías mencionadas abrevan de la teoría del riesgo en mayor o menor medida.

Ahora bien, la doctrina ha discutido no solo en relación con el fundamento de la responsabilidad misma, sino que también ha entrado a dilucidar cuál es la

teoría que debe aplicarse en cada caso concreto. Esto conduce al estudioso al examen de otro tópico: las obligaciones de medio y de resultado.

2. Las obligaciones de medio y las obligaciones de resultado

Es definitiva la inclinación de la doctrina respecto a considerar que para saber la teoría aplicable a cada caso concreto, primero es necesario tener claro cuál es el objeto de la relación responsable; así pues, cuando se hable de obligaciones de medio se aplicará la culpa; entre tanto, al estar frente a una obligación de resultado, la teoría del riesgo será la aplicable. Lo anterior no está exento de conflictos, como se verá, existen matices al momento de evaluar cada caso en particular.

Cabe aclarar en este punto que la catalogación a la que se ha aludido no tiene origen en el decimonónico Código Civil de Bello, es más, su existencia solo se planteó como propuesta para dar solución a los problemas que entraña la responsabilidad subjetiva y la responsabilidad objetiva; entonces, en ese sentido se ha dicho “según que la obligación sea de medios o sea de resultado, las nociones de culpa y carga de la prueba van a sufrir modificaciones” (Tamayo, 2009, p. 39). Así pues, toda obligación de medio, es decir, en la que el deudor compromete su diligencia y atención sin garantizar el resultado, colocará en manos del acreedor el deber de probar la negligencia; mientras tanto, toda obligación de resultado invariablemente compromete al deudor a la consecución del objeto de la relación obligacional, así que corresponderá al deudor exonerarse probando una causa extraña; en efecto, se debe presentar evidencia de que el incumplimiento es producto de hechos externos a la órbita normal de las actividades del deudor.

Hasta este punto vale resaltar que las obligaciones de resultado son característica inherente al contrato de transporte, sin entrar a distinguir la modalidad en que este se surta; también, es bueno destacar que la causa extraña procura desconocer el nexo causal entre la conducta o hecho y el daño ocasionado. Con esto se abre el tercer eslabón de estas reflexiones: el nexo de causalidad.

3. El fenómeno de la causalidad. Nexo causal

El nexo causal es la razón por la cual se individualiza a una persona como el obligado a responder. “Entonces se necesita una relación causa-efecto entre el acto humano y el daño que produce, es decir, la causación del daño por el agente dañino es necesaria para configurar la responsabilidad civil, además del daño y la culpa” (Velásquez, 2015, p. 507). No obstante, no son pocas las ocasiones en que este hilo conductor presenta dificultades de alto calibre, como se podrá apreciar, la causa física (natural) y la causa jurídica (legal) no siempre coinciden.

En este sentido, a simple vista parece sencillo aplicar este principio en cada una de las situaciones o casos concretos, empero, la doctrina ha estudiado con tiralíneas el tema. La verdad es que hay una distancia considerable entre el texto legal y la interpretación del mismo; por ejemplo en Perú, con su reciente Código Civil (1984), se han estudiado varios tipos de relación causal que por vía de jurisprudencia ya se habían considerado en Colombia. En su documentada obra, De Trazegnies (1999) habla de “causalidad natural”, “causalidad jurídica”, “causa próxima”, “causa preponderante” y “causa adecuada”.

Entonces, en atención a lo esbozado en líneas anteriores se ha dicho en la doctrina que “en general, tres condiciones se exigen para decretar la responsabilidad por determinado hecho: que sea actual o próximo, necesario o determinante, y apto o adecuado para causar determinado daño” (Valencia, 2004, p. 202). En consonancia con lo anterior, el nexa causal es un elemento necesario en la relación, pero no evidente; es obligatorio mostrar las pruebas que conecten un hecho con sus consecuencias.

Ahora bien, toda relación jurídica en la que se exija el deber de responder, tiene necesariamente que cumplir con los elementos estructurales de una proposición jurídica; en este caso se habla de hecho, daño y nexa causal. Sin embargo, el quid que ocupa estas reflexiones es la aplicación del derecho común de la responsabilidad a las relaciones extracontractuales de los operadores portuarios, en virtud de su muy especial campo de actividad.

4. La responsabilidad extracontractual del operador portuario

Es de vital interés que al hacer precisiones a este respecto, se tenga muy en cuenta que, a diferencia de otros países, Colombia no tiene un estatuto propio para las actividades portuarias; de hecho, se trata de una amalgama de preceptos jurídicos con muy variado objetivo, tanto es así que en el Código de Comercio se regula el transporte marítimo, los seguros de igual naturaleza y el sistema de la propiedad sobre bienes del mismo sector; no obstante, para efectos de regulación de las relaciones responsables se “abreva” aún del Código Civil y con más o menos acierto existen directrices aduaneras, de logística y de regulación de zonas portuarias; con todo, el tema de la responsabilidad civil extracontractual no se maneja de manera integral en Colombia.

En otras legislaciones, dada la especialidad de esta materia, se ha optado por una legislación diferenciada, es decir, se ha sometido al operador portuario a reglas de naturaleza especial, no sin dificultades; esto ha representado un progreso en los acuerdos de las relaciones mercantiles en un importante rubro: las actividades marítimas y portuarias.

Vale la pena un botón de muestra en España. El profesor Arias Varona manifiesta que el problema en otros países deriva de la conjunción de factores distintos y la aplicación de regímenes indistintamente. De ello resulta que sean

precedentes las palabras de Arias Varona: “El efecto que tiene para régimen de responsabilidad del porteador la existencia de dos conceptos diferentes por los que procede la declaración de responsabilidad y la posible pérdida del régimen especial asociado al transporte, como consecuencia de la aplicación de las normas de responsabilidad extracontractual” (2006, p. 55).

De esta forma, si se parte de que la obligación de los operadores es de resultado, en virtud de que el compromiso es hacer entrega efectiva de las mercancías, el régimen aplicable es el de la responsabilidad objetiva; de esto se tiene que le corresponde en buena medida la carga de la prueba y, en consecuencia, se extrapolan los principios del régimen común de la responsabilidad. No obstante, lo cierto es que desde antaño, es decir desde el Convenio de Bruselas de 1924, no se contemplaba en detalle la incidencia que tenía la responsabilidad del porteador. En este sentido, se hizo una aplicación extensiva de las reglas sobre el transporte, concretamente, en el tema de la responsabilidad y con ello se terminó afectando el texto de Bruselas.

Los distintos tratados de libre comercio con Colombia no abordaron al detal el tema de la responsabilidad, librando al país a las aseguradoras; enorme vacío, pues en todo caso existen en el desarrollo de un contrato distintas esferas que pueden verse afectadas y no estar contempladas en el texto. Si bien es cierto que el derecho comercial es corolario de las relaciones mercantiles marítimas, como este que le sirvió de base a aquel, por ejemplo, las Ordenanzas de Barcelona –que se conservan hasta hoy– alimentándolo conceptualmente y fortaleciendo sus principios, a la postre la unidad normativa se perdió por la proliferación de legislaciones nacionales desde la segunda mitad del siglo XIX.

En este sentido, lo cierto es que en Colombia se necesita urgente una legislación integral en esta materia; por lo pronto, todo aquello que no esté contemplado en la cobertura de las pólizas de seguros deberá ventilarse a la luz del derecho común de la responsabilidad; en consecuencia, el establecimiento del hecho, del daño y del nexos continúan siendo objeto de debate la mayoría de las veces. Por ello, el ejemplo español es muy importante y de obligado estudio, pues como expone Arias (2006), a España le correspondió “incorporar las previsiones del texto internacional a través de una ley específica, adaptando aquellas a la realidad de nuestro derecho”; sin duda, otro tanto debe hacer en Colombia, puesto que la adopción del texto internacional desestimula la implementación de medidas nacionales que vayan en contravía de lo que es tendencia mundial; además, no puede perderse de vista que la Unión Europea es un socio estratégico de gran valía y que con esta hay aprobado un TLC.

Estas modestas reflexiones precisan de una ulterior profundización, la cual se espera cumplir por etapas, en la medida en que se cuente con el espacio de difusión de las ideas hasta aquí expuestas; no sobra agradecer al lector la paciencia ante un texto al que le faltan detalles y le sobran errores.

Conclusiones

Dada la falta de claridad en el tema es imperante que Colombia adopte de manera urgente una legislación integral en esta materia, pues en los tratados de libre comercio con Colombia no abordaron el tema de la responsabilidad, librando al país a las aseguradoras, produciendo enormes vacíos, y la norma actual es vaga; en todo caso existen en el desarrollo de un contrato distintas esferas que pueden verse afectadas y no estar contempladas en el texto, creando una inseguridad jurídica en las etapas del manejo de la carga.

Referencias Bibliográficas

Alessandri, A. (1943). *Tratado de la responsabilidad extracontractual en el derecho civil chileno*. Santiago de Chile: Imprenta Universal.

Alsina, H. (1963). *Tratado teórico y práctico de derecho civil y comercial* (Vol. II). Buenos Aires: Ediar.

De Trazegnies, F. (1999). *La responsabilidad extracontractual* (Quinta ed., Vol. I). Bogotá: Temis.

Monroy, M. (2003). *Introducción al derecho* (Novena ed.). Bogotá: Temis.

Tamayo, J. (2007). *Tratado de la responsabilidad civil* (Reimpresión de la Segunda ed., Vol. I). Bogotá: Legis.

Tamayo, A. (2009). *La responsabilidad civil extracontractual y la contractual* (Tercera ed.). Bogotá: Ediciones Doctrina y Ley.

Valencia, A. (2004). *Derecho civil. De las obligaciones* (Novena ed., Vol. III). Bogotá: Temis.

Velásquez, O. (2015). *Responsabilidad civil extracontractual* (Reimpresión de la Segunda ed.). Bogotá: Temis.

¿Se percibe como incierto el futuro de la propiedad intelectual en el sector Defensa de Colombia?

Por: Sargento Mayor de Comando de IM Carmelo Miguel Galván Doria¹

“La situación de la propiedad intelectual es mala y está empeorando. Para ser un programador, es necesario que usted entienda tanto la ley como lo hace la tecnología”

Eric Allman

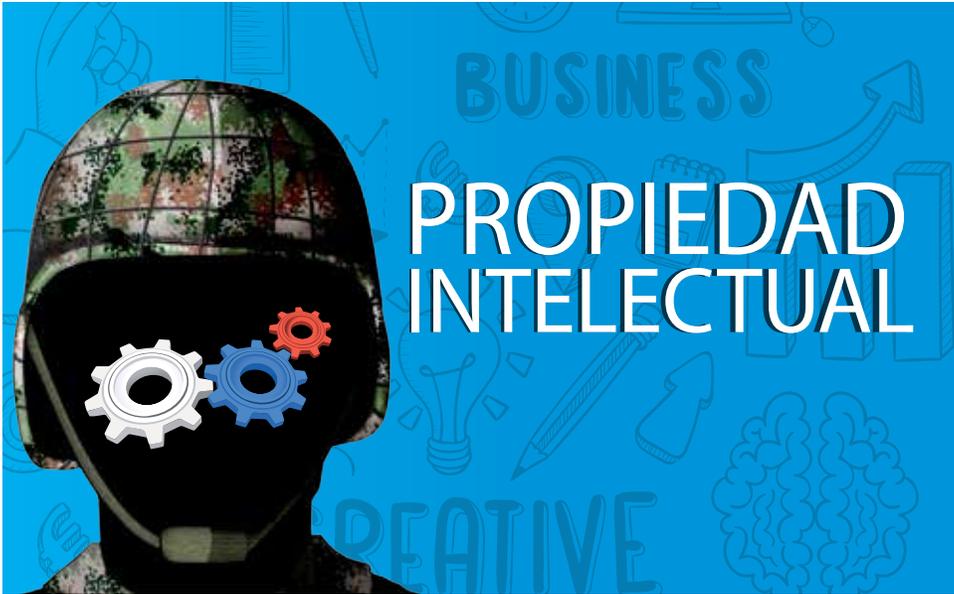
115

Introducción

La investigación en Colombia está intrínsecamente relacionada con la formación académica, de tal manera, que son dos aspectos complementarios en la concreción de nuevos conocimientos. En tal virtud, podemos entender que para que una nación deje de ser consumidora y sea catalogada como subdesarrollada, se requiere en primera instancia iniciar un proceso de mejoramiento de la educación; esto se logra con la actualización de los contenidos curriculares de los diferentes programas de formación, el incremento del tiempo dedicado al estudio por parte de los aprendices, el mejoramiento de la formación cognitiva de los docentes.

Además, de la enseñanza de la metodología de investigación desde la fase escolar para crear los verdaderos semilleros de investigación, que puedan evolucionar y transformarse a través de la educación media y superior para derivar de ellos investigadores consumados que aporten una cuota sinérgica que promueva el desarrollo de la nación. Pero este inicio se queda infértil, cuando el producto de lo investigado no se protege, no se difunde y tampoco se aplica al desarrollo tecnológico.

¹Sargento Mayor de Comando de IM Carmelo Miguel Galván Doria. Asesor Académico de Investigación EFIM-ARC.



Consideraciones sobre la propiedad intelectual en Colombia

116

La propiedad intelectual en Colombia está normatizada para cubrir a las personas naturales y jurídicas en el ámbito de protección de sus obras; sin embargo, es esfuerzo de pedagogía de los docentes de investigación, en cuyas manos se encuentra la adecuada interpretación y transferencia de este conocimiento, para determinar en sus educandos la diferencia de las obras por encargo frente a las obras de libre realización; entendiendo como propias las presentadas en trabajos de grado que pasan a ser del dominio de las Instituciones de Educación Superior que otorgan los títulos de educación formal.

De acuerdo con la normatividad legal sobre derechos de autor, analicemos que el artículo 20 de la ley autoral exige que el acuerdo que celebran las partes, con el fin de elaborar la obra por encargo, se realice en virtud de un contrato de servicios. Al interpretar esta norma y siguiendo la posición de la doctrina y de la Dirección Nacional de Derecho de Autor se debe resaltar que "...la nombrada disposición se refiere exclusivamente a las obras encargadas a través de un contrato de prestación de servicios..." y "...aunque el texto es ambiguo al utilizar la expresión 'contrato de servicios', al analizarlo en su integridad se concluye que únicamente se refiere al contrato de prestación de servicios..." (Fajardo, 2004).

Las directrices plasmadas en el artículo 20 de la Ley 23 de 1982, al establecer que la existencia de una obra por encargo es determinada por los efectos derivados de un contrato de prestación de servicios y no de uno de diferente naturaleza, “excluye de su aplicación aquellas obras creadas en el marco de un contrato de trabajo”. La razón de tal exclusión, aparte de la consabida autonomía y discrecionalidad del legislador en la configuración del ordenamiento, puede explicarse en razón a que entre los elementos propios del contrato de trabajo se encuentra la continuada subordinación o dependencia del trabajador frente al empleador, situación que es ajena a la esencia del contrato de prestación de servicios. Por ende, la misma, también resulta extraña a la figura de la obra creada por encargo” (Corzo, 2007).

El sistema de derechos de autor de Colombia determina la clase de titularidad ejercida por la institución educativa como delegante, determina que la titularidad originaria se encuentra en cabeza del creador intelectual, por cuanto la institución educativa que como prerequisite de grado encarga el desarrollo de una investigación que conlleve a una creación, a pesar de no ser su autor, la ley la determina siempre como titular derivado de los derechos patrimoniales sobre la obra.

Entonces, a pesar de que existe y se aplica un régimen común sobre derecho de autor para la Comunidad Andina, establecido en la decisión 351 de 1993, “la obra creada por encargo puede ser objeto de diversas regulaciones, por cuanto para efectos de adjudicar su titularidad a quien la encarga, ya sea de forma originaria o derivada, el artículo 10 de la decisión remite a la legislación interna de cada país miembro” (Dirección Nacional de Derecho de Autor, 2004).

Por tanto, indistinto a la cesión de derechos, no se puede ignorar que el autor es quien realiza efectivamente la creación intelectual, y como reconocimiento a su labor la ley establece que él conservará algunas prerrogativas morales, como: “...a) Reivindicar en todo tiempo la paternidad de su obra y, en especial, para que se indique su nombre o seudónimo cuando se realice cualquiera de los actos mencionados en el artículo 12 de esta ley; b) A oponerse a toda deformación, mutilación u otra modificación de la obra, cuando tales actos puedan causar o causen perjuicios a su honor o a su reputación, o la obra se demerite, y a pedir reparación por estos...” (Corzo, 2007).

Los militares que convergen en las Escuelas de Formación que tienen las diferentes Fuerzas Armadas de Colombia, se constituyen en la primera línea de acción para la creación de obras a partir de la investigación formativa; productos que a posteriori pueden resultar de gran utilidad primariamente en la prevención de accidentes y preservación de la fuerza y de manera secundaria en posibles explotaciones económicas, como pudo ser el caso del cartucho de la vida creado por el Sargento Farías². Obras como estas nos permiten

2 Sargento Primero EJC Carlos Miguel Farías Malagón, técnico en prevención de riesgos profesionales, sorprendió al mundo con un invento elemental, “El Cartucho de la Vida”, la idea surgió en el año 2004.

vislumbrar un futuro muy cierto en el Sector Defensa, por cuanto la propiedad intelectual no solo es nuestra, sino también en esencia es de la nación; lo que coincide con nuestra naturaleza de servicio a la patria.

Conclusiones

En síntesis, podemos determinar que nuestras obras por encargo son como hijos que toman vida propia, que nunca explotaremos y que estaremos vigilantes para que no sean mutilados, pero que al correr el tiempo en la historia siempre preservarán la esencia de su creador; tal como sucede con los descubrimientos con la ciencia médica, cuyo apellido paternal perpetúa en el tiempo el digno reconocimiento de la capacidad cognitiva y creadora de su autor.

Así como el obrero es digno de su salario, el creador o 'trabajador' del intelecto no es menos merecedor de percibir los rendimientos o frutos de su esfuerzo creativo, el cual, por lo demás, generalmente está destinado al goce del público y constituye un aporte para elevar el nivel cultural de la sociedad y dignificar al ser humano, pues permite una mayor participación de los ciudadanos en los bienes y procesos culturales (J. A, 2010).

Referencias Bibliográficas

Corzo, M. C. (2007). El derecho de autor en las obras creadas por encargo y en el marco de una relación laboral. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, *Revista La Propiedad Inmaterial*, Núm 10-11.

Dirección Nacional de Derecho de Autor, (2004). *Implementación del artículo 20 de la Ley 23 de 1982*. No. de Radicación 1-2004-21716 de Diciembre 22 de 2004.

Fajardo, C. H. (2004). *El Contrato Laboral y de Prestación de Servicios: ¿Herramienta idónea para la transferencia de derecho?* Bogotá: Seminario Internacional "El derecho de Autor en el ámbito Universitario".

Vega, A. (2010). *Manual de Derecho de Autor*. Bogotá: Dirección Nacional de Derecho de Autor.

