

La globalización ha sido un tema que ha buscado inicialmente integrar la economía mundial, abrir los mercados internacionales, generando que estos sean accequibles y permitan que haya un desarrollo y competitividad, aspectos indudablemente que favorecen a los países en vía de desarrollo como Colombia. Dentro del panorama mundial que incluye la adopción de normas y reglas en el ámbito marítimo, buscando globalizar la seguridad marítima, se ha definido internacionalmente en varios escenarios los conceptos de Estado Ribereño, Estado Rector del Puerto y Estado de Abanderamiento, figuras que permiten generar una organización en pro del cumplimiento de las normas del Derecho Internacional Público para que se conserven estándares de seguridad territorial y marítima, apuntando siempre al objetivo principal de mantener la soberanía de los Estados en sus espacios marítimos, salvaguardar la vida humana en el mar y la protección al medio ambiente marino. Sin embargo, en Colombia el uso de estos conceptos se ha restringido al ámbito jurídico con una débil aplicación práctica a favor de los intereses marítimos de la nación.

El Estado Ribereño nace de la necesidad de que un Estado con costas pueda legislar inicialmente sobre su mar territorial, posteriormente agregándose los conceptos de lecho y subsuelo marino en su plataforma continental, así como la zona contigua, siendo completamente soberano sobre esa jurisdicción marítima. Claramente, Colombia se enmarca dentro de las características, como un Estado que posee 2900 Km en dos costas y aproximadamente 928.660 Km² de jurisdicción marítima, comprendida entre mar territorial, zona contigua y zona económica exclusiva.

La figura del Estado Rector del Puerto, es un acuerdo latinoamericano conocido como Acuerdo de Viña del Mar¹ que nace de la necesidad de verificar que los buques que navegan por la región se encuentren cumpliendo las condiciones de seguridad que exigen los convenios relacionados en ese acuerdo y que tienen como objetivo salvaguardar la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino, dentro del cual Colombia hace parte. Y el Estado de Abanderamiento refiere a la potestad de un Estado en reconocer que un buque u artefacto naval enarbole su pabellón, y por ende manteniendo la responsabilidad visible en velar sobre el cumplimiento de las normas reconocidas por ese Estado a esa nave u artefacto naval.

El sustento de la mayoría de los conceptos emitidos para estandarizar y fijar criterios internacionales sobre los aspectos antes mencionados, nace en la necesidad de hablar un mismo idioma en los temas marítimos. Esta unificación de criterios se desarrolló principalmente en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR), llevada a cabo en Montego Bay (Jamaica), en la cual se reconoce la conveniencia de establecer “un orden jurídico para los mares y océanos que facilite la comunicación internacional y promueva los usos con fines pacíficos de los mares y océanos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, el estudio, la protección y la preservación del medio marino y la conservación de sus recursos vivos”². Aunque Colombia no ha ratificado este convenio, implícitamente ha dado cumplimiento a sus exigencias y a otras normas y acuerdos subsecuentes, teniendo la claridad que no

¹ Acuerdo de Viña del Mar, Establecido en el seno de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítima de las Américas (ROCRAM), Resolución 5/VI de 1992.

² ONU. Convención De Las Naciones Unidas Sobre El Derecho Del Mar, 1982. Preámbulo.

puede dejar de enmarcarse dentro de esos criterios que se han convertido en parte del Derecho Público Internacional por aceptación consuetudinaria.

De acuerdo con lo anterior, Colombia se encuentra contextualizada y reconocida como Estado Ribereño por lo que ejerce plena soberanía sobre sus aguas marítimas jurisdiccionales, razón por la cual cumple con el acuerdo de Viña del Mar, manteniendo su vigencia como Estado Rector del Puerto en sus principales puertos de tráfico marítimo internacional. Así mismo, mantiene vigente su normatividad para el abanderamiento de buques y artefactos navales, dentro de su rol como Estado de Abanderamiento.

Con el fin desarrollar estos conceptos en el marco jurídico nacional, la condición de Estado Ribereño de Colombia se define a partir de la Constitución Política, la cual se describe en el artículo 101, que reza lo siguiente:

“Artículo 101: Los límites de Colombia son ... Forman parte de Colombia, además del territorio continental, el archipiélago de San Andrés, Providencia, y Santa Catalina, la Isla de Malpelo y demás islas, islotes, cayos, morros y bancos que le pertenecen. También son parte de Colombia, el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, el espacio aéreo, el segmento de la órbita geoestacionaria, el espectro electromagnético y el espacio donde actúa, de conformidad con el Derecho Internacional o con las leyes colombianas a falta de normas internacionales.”³

Adicionalmente a este marco constitucional, el Congreso de la República ha emitido leyes que definen la soberanía de Colombia como Estado Ribereño, como lo son la Ley

³ COLOMBIA. *Constitución Política de Colombia*. Artículo 101, p. 25-26. [En Línea] Disponible en <http://www.banrep.gov.co/regimen/resoluciones/cp91.pdf> [consultado el 26 de Junio de 2012]

9 de 1961, por la cual se aprueba la Convención sobre la Plataforma Continental, suscrita en Ginebra el 29 de abril de 1958, durante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Plataforma Continental y la Ley 10 de 1978 por medio de la cual se dictan normas sobre mar territorial, zona económica exclusiva, plataforma continental y se dictan otras disposiciones. De acuerdo con esta legislación Colombia fijó sus criterios para definir los límites marítimos, respetando en principio los conceptos emitidos dentro del Derecho Internacional Público del mar.

De otra parte, la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítima de las Américas (ROCRAM), nace de la necesidad que observan la Organización Marítima Internacional (OMI) y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) de convocar a las autoridades marítimas de los países de América Latina a un foro, dentro del cual se traten problemas comunes y se apunte a la cooperación regional. Dicha reunión se llevó a cabo en 1983 en la sede de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), y de la cual Colombia quedó matriculada finalmente dentro de ese pacto que busca mejorar la seguridad marítima en la región y promover la protección del medio marino. Esa voluntad entre las autoridades quedó plasmada en la resolución Nro. 3 que estableció dicha red, y en donde se expresan los objetivos de esa alianza regional⁴.

Posteriormente, los países integrantes de la ROCRAM⁵ se reunieron en 1992 en Viña del Mar (Chile) y durante su sexta reunión se aprobó mediante la Resolución Nro. 5 el

⁴ ROCRAM. *Historia*. [En Línea] Disponible en http://www.rogram.net/prontus_rogram/site/artic/20080612/pags/20080612091614.php [consultado el 26 de Junio de 2012]

⁵ Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela

acuerdo latinoamericano sobre control de buques por el Estado Rector del Puerto. Este acuerdo firmado por Colombia, reviste una gran importancia ya que trata sobre la estrecha cooperación de las Autoridades Marítimas Latinoamericanas para exigir adecuadamente a los buques de bandera internacional que visitan puertos de la región, la normatividad internacional referente a la seguridad marítima, formación y titulación de los hombre de mar, prevención de la contaminación por los buques de los espacios marítimos y fluviales, y protección marítima, con el objetivo final de desalentar en la región la operación de buques deficientes y evitar riesgos potenciales⁶.

El Estado Rector del Puerto al Inspeccionar las naves extranjeras que visitan su jurisdicción, se centran en los siguientes acuerdos denominados instrumentos pertinentes: Convenio Internacional de Líneas de Carga (1966), Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 1974-78), Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación proveniente por Buques (MARPOL 1973-78), Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Certificación y Guardia de la Gente de Mar (1978), Convenio Sobre Reglamentación para Prevenir Abordajes en el Mar (1972) y el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (CLC, 1969)⁷.

Como acuerdo de la ROCRAM, se sentó el compromiso de que el Estado Rector del Puerto debía reportar las inspecciones. Al respecto, con relación al año 2009, existió un incremento de 957 inspecciones, registrándose un total de 8584 en el año 2010, comparados con 7627 en el año anterior. En ese periodo los países que reportaron

⁶ ARGENTINA, Prefectura Naval. *Sitio Oficial del Acuerdo – Estado Rector del Puerto*. [En Línea] Disponible en <http://www.acuerdolatino.int.ar/> [consultado el 26 de Junio de 2012]

⁷ Ibid.

mayor número de inspecciones fueron Brasil con 2441, Argentina con 1781, Colombia con 1161 y Chile con 1018⁸. Estos resultados ubican a Colombia en una posición aceptable y obedecen a que Colombia cuenta actualmente con personal calificado que desempeña la figura de Estado Rector del Puerto en sus principales puertos, Buenaventura, Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, no siendo esto los únicos puertos en los cuales existe tránsito de naves de bandera extranjera. Por ejemplo, Tumaco y Coveñas tienen una gran actividad como terminales petroleros y Puerto Bolívar exportación de Carbón, manteniendo un fluido tráfico marítimo internacional de naves. Sin embargo, los resultados serían mayores si se ejerciera la figura de Estado Rector del Puerto en todos los puertos donde arriban naves de bandera extranjera.

Siendo la Dirección General Marítima (DIMAR) la autoridad marítima colombiana, suscriptora del acuerdo, para la firma del mismo dentro de su rol, acudió a lo enunciado en el artículo 115 del Capítulo V dentro del Decreto 2324 de 1984 (Por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima y Portuaria), y el cual reza textualmente lo siguiente:

“Artículo 115. Nave extranjera: la Autoridad Marítima, para verificar las condiciones de navegabilidad, seguridad y prevención de contaminación de una nave extranjera, puede disponer su inspección y aún impedir su salida, dando aviso de ello al respectivo Cónsul.”⁹

⁸ ACUERDO LATINOAMERICANO SOBRE EL CONTROL DE BUQUES POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO VIÑA DEL MAR 1992. Estadísticas de buques inspeccionados en la región. Año 2010. [En línea], disponible en: www.acuerdolatino.int.ar.

⁹ COLOMBIA. Dirección General Marítima. *Decreto 2324 de 1984, Por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima y Portuaria*. [En Línea] Disponible en <http://www.dimar.mil.co/secciones/glemar/1984/DL23241984.pdf> [consultado el 26 de Junio de 2012] p. 35

Como se puede observar, DIMAR en uso pleno de sus facultades legales suscribió un acuerdo dentro del cual refuerza con otras autoridades marítimas de la región el cumplimiento de sus funciones, sin que exista un soporte jurídico diferente a lo mencionado.

Finalmente, el Estado de Abanderamiento es un rol que cumple Colombia partiendo de su concepción misma como Estado Ribereño, no siendo este un requisito indispensable para abanderar una nave, caso puntual como ocurre en Bolivia, que sin tener litorales es un Estado de Abanderamiento, permitiendo que naves enarbolen su pabellón.

Está condición de Estado de Abanderamiento queda establecida en la CONVEMAR, en sus artículos 90 y 91, los artículos textualmente expresan lo siguiente:

“Artículo 90. Derecho de navegación: Todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, tienen el derecho de que los buques que enarbolan su pabellón naveguen en alta mar.

Artículo 91. Nacionalidad de los buques: 1. Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón este autorizados a enarbolar; 2. Cada Estado emitirá los documentos pertinentes a los buques que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón.”¹⁰

Teniendo en cuenta esos principios, en Colombia se emite la Ley 730 de 2001, por medio de la cual se dictan normas para el registro y abanderamiento de naves y

¹⁰ Organización de Naciones Unidas. CONVEMAR. [en línea], Disponible en http://www.convemar.com/convemar_es.pdf [Consultado el 26 de Junio de 2012], p. 68-69

artefactos navales dedicados al transporte marítimo y a la pesca comercial y/o industrial. Esta norma se complementa con el artículo 2, parágrafo 1 del Decreto 2324 de 1984, que expresa lo siguiente:

“Artículo 2. Parágrafo 1: En virtud de los derechos del país como Estado del Pabellón la Dirección General Marítima y Portuaria ejercerá jurisdicción sobre los buques y artefactos navales, más allá del límite exterior de la zona económica exclusiva.”¹¹

Con respecto a esta condición, Colombia presenta una progresiva disminución en la participación de naves de bandera colombiana en el tráfico marítimo internacional. De acuerdo con la estadística de la Dirección General Marítima¹² entre el año 2001 y 2010 la cantidad de buques colombianos arribados a puertos colombianos ha tenido un disminución del 60% (figura 1).

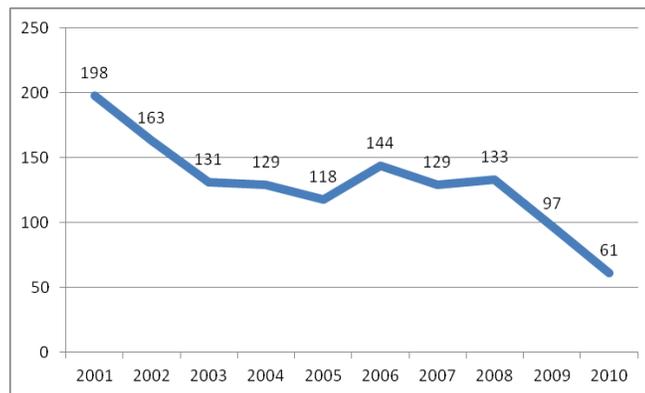


Figura 1. Arribo de buques colombianos a puertos colombianos¹³.

Así mismo, en el año 2010 el total de buques arribados a puertos colombianos fue de 9365, de los cuales sólo 61 fueron colombianos representando el 0,7% (figura 2).

¹¹ COLOMBIA. Dirección General Marítima. *Opcit.*, p. 2.

¹² COLOMBIA. Dirección General Marítima. Buques arribados, según nacionalidad del registro del buque, 2001-2010, citado en: COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES. Tráfico portuario en la Comunidad Andina 2001-2010. [En línea], disponible en: http://estadisticas.comunidadandina.org/eportal/contenidos/1763_8.pdf. [Consultado el 7 de julio de 2012], p.34.

¹³ *Ibíd.*, p. 34.

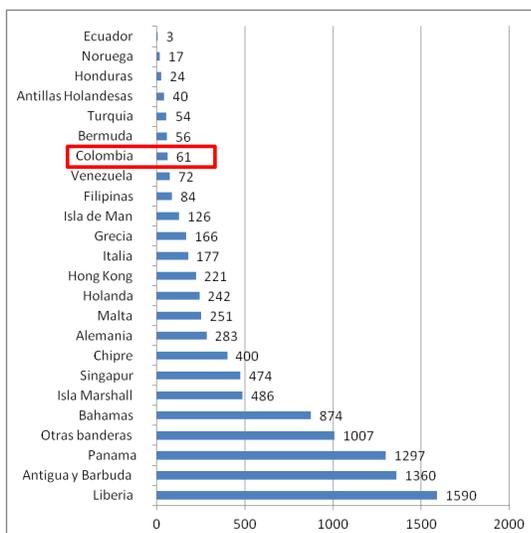


Figura 2. Buques arribados a puertos colombianos, según nacionalidad del registro del buque, 2001-2010¹⁴.

Con la firma de los Tratados de Libre Comercio en coherencia con la política exterior y económica del país, se presenta una oportunidad para fomentar el desarrollo marítimo del país representado en sus buques mercantes, sin embargo “en la actualidad, los armadores colombianos son escasos, y de seguir así, las estadísticas seguirán decreciendo”¹⁵, lo cual ha sido justificado porque no es atractivo abanderar naves en Colombia.

Con base en lo expuesto anteriormente, se puede concluir que para el caso de Colombia existe una aplicación clara de los conceptos de Estado Ribereño, Estado Rector del Puerto y Estado de Abanderamiento. Esto se demuestra en el ejercicio de sus responsabilidades y derechos como Estado Ribereño, lo que se encuentra en la legislación vigente para dar cumplimiento no sólo a un concepto de soberanía, sino al objetivo de salvaguardar la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino.

¹⁴ Ibid., p. 23

¹⁵ ROJAS, Hernán. Abanderamiento de buques en Colombia: Ejemplo de poca competitividad. [En línea], disponible en: <http://www.portafolio.co/opinion/blogs/juridica/abanderamiento-buques-colombia-ejemplo-poca-competitividad>. [Consultado el 7 de julio de 2007].

Adicionalmente, efectúa los controles por intermedio de la Autoridad Marítima, DIMAR, como Estado de Abanderamiento y complementándose en los acuerdos regionales como el de Viña del Mar, manteniendo activa en los principales puertos colombianos la figura del Estado Rector del Puerto.

En Colombia sin embargo, se requiere fortalecer la aplicación práctica de los conceptos a través del desarrollo de los intereses marítimos, especialmente los relacionados con la flota de marina mercante, porque de continuar la tendencia actual en la participación de las naves de bandera colombiana en tráfico internacional, se condenaría de manera definitiva a su desaparición cediendo a otros países el aprovechamiento de la apertura comercial colombiana.

Bibliografía

1. ARGENTINA, Prefectura Naval. Sitio Oficial del Acuerdo – Estado Rector del Puerto. [En Línea] Disponible en <http://www.acuerdolatino.int.ar/> [consultado el 26 de Junio de 2012]
2. COLOMBIA. *Constitución Política de Colombia*. [En Línea] Disponible en <http://www.banrep.gov.co/regimen/resoluciones/cp91.pdf> [consultado el 26 de Junio de 2012]
3. COLOMBIA. Dirección General Marítima. *Decreto 2324 de 1984, Por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima y Portuaria*. [En Línea] Disponible en <http://www.dimar.mil.co/> [consultado el 26 de Junio de 2012]
4. COLOMBIA. *Ley 9 de 1961, “Por la cual se aprueba la Convención sobre la Plataforma Continental, suscrita en Ginebra el 29 de abril de 1958, durante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Plataforma Continental”*. [En Línea] Disponible en https://www.icbf.gov.co/transparencia/derechobienestar/ley/ley_0009_1961.html [consultado el 26 de Junio de 2012]
5. COLOMBIA. *Ley 10 de 1978, “Por medio de la cual se dictan normas sobre mar territorial, zona económica exclusiva, plataforma continental y se dictan otras disposiciones”*. [En Línea] Disponible en http://www.minambiente.gov.co/documentos/ley_0010_040878.pdf [consultado el 26 de Junio de 2012]
6. COLOMBIA, Secretaria del Senado de la República. *Ley 730 de 2001, “por medio de la cual se dictan normas para el registro y abanderamiento de naves y artefactos navales dedicados al transporte marítimo y a la pesca comercial y/o industrial”*. [En Línea] Disponible en http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/2001/ley_0730_2001.html [consultado el 26 de Junio de 2012]
7. Enciclopedia Jurídica. [en línea], Disponible en <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com> [Consultado el 26 de Junio de 2012]
8. MATEUS, Julián. *La Globalización: sus efectos y bondades*. Fundación Universidad Autónoma de Colombia. [en línea], Disponible en <http://www.fuac.edu.co/revista/M/cinco.pdf> [Consultado el 26 de Junio de 2012]
9. Organización de Naciones Unidas. CONVEMAR. [en línea], Disponible en http://www.convemar.com/convemar_es.pdf [Consultado el 26 de Junio de 2012]
10. ROCRAM. [En Línea] Disponible en http://www.rogram.net/prontus_rogram/site/edic/base/port/inicio.php [consultado el 26 de Junio de 2012]