

# Seguridad marítima, fomento de la cultura marítima y desarrollo marítimo

Javier Mauricio Espinel Cornejo<sup>1</sup>

Fotografía: Luis Guillermo Rodríguez

<sup>1</sup> Miembro Acoldeamar, Acoldese, Iarce. Profesor de Seguros Marítimos de la Universidad Sergio Arboleda. Gerente Legal Espinel Cornejo Abogados.



Sociedad Portuaria de Santa Marta.

**N**os proponemos en este artículo abordar algunos aspectos relacionados con la seguridad marítima, el fomento de la cultura marítima y el desarrollo marítimo; resaltar la importancia del trabajo que realiza la Autoridad Marítima Colombiana; aportar algunas ideas que puedan contribuir al desarrollo del sector marítimo, con la finalidad de superar la contingencia que actualmente se presenta para la economía, lo cual constituye un reto, pero también la oportunidad de desarrollar sectores aún no explorados económicamente en su real dimensión. Tal es el caso del sector marítimo, la pesca artesanal e industrial, el turismo internacional de destinos marítimos y costeros, la construcción de buques y artefactos navales, el transporte marítimo de mercancías y de pasajeros, los servicios logísticos, entre otros.

Pensamos que girar la mirada estableciendo las políticas de desarrollo y planeación del país de cara al mar, como en antaño lo hicieron naciones marítimas como el Reino Unido, Francia, España y Portugal; más recientemente Estados Unidos, Japón y China, y en Latinoamérica: Chile, Argentina, Brasil y Perú, puede dar mejores resultados, con ideas y proyectos que aporten a la generación de empleo, mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes residentes en los litorales, la costa Caribe y del Pacífico, generando oportunidades que puedan ser aprovechadas por las personas, las empresas y el Estado.

En Colombia la autoridad marítima nacional es la Dirección General Marítima (Dimar), entidad que cumple funciones relacionadas con la seguridad marítima, el control del tráfico marítimo, el control del transporte marítimo internacional, el cumplimiento de los convenios internacionales marítimos, siendo los más importantes: Solas - Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Marpol - Prevención de la Contaminación Marina, Colreg - Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, LL - Líneas de Carga, CLC - Responsabilidad Civil por Derrames de Hidrocarburos, STCW - Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, Tonnage - Arqueo de Buques y el SAR - Búsqueda y Salvamento Marítimo, entre otros; así como velar por el cumplimiento de la normatividad marítima nacional Decreto Ley 2324 de 1984 y demás normas reglamentarias. Dichas actividades principalmente van orientadas a garantizar la seguridad de la navegación, prevenir la contaminación marina, permitir el comercio marítimo internacional de una forma segura y mantener el control de las actividades marítimas.

El concepto de seguridad marítima comprende tanto las medidas preventivas contenidas en los convenios internacionales marítimos, en aspectos técnicos de construcción de buques y artefactos navales, prevención de incendios a bordo, prevención

## EN COLOMBIA LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL ES LA DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA (DIMAR), ENTIDAD QUE CUMPLE FUNCIONES RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD MARÍTIMA, EL CONTROL DEL TRÁFICO MARÍTIMO, EL CONTROL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL Y EL CUMPLIMIENTO DE LOS CONVENIOS INTERNACIONALES MARÍTIMOS.

de abordajes, prevención de la contaminación marina, en general de prevención de los riesgos y unas medidas de reacción y respuesta, como las operaciones de búsqueda y salvamento marítimo que se adelantan por parte de la Armada Nacional y el Cuerpo de Guardacostas, en coordinación con la Autoridad Marítima Colombiana.

Estas medidas preventivas se encuentran plasmadas en convenios internacionales promovidos por la OMI, siendo el más importante el Convenio Solas de 1974 - *Safety of Life at Sea*. "El objetivo principal de este Convenio es establecer normas mínimas de construcción, equipo y utilización de buques. Los Estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolan su pabellón cumplan unas normas técnicas de construcción y equipamiento y se establecen unos certificados que así lo garanticen. Entre otros aspectos que regula el Convenio están: la construcción, compartimentado y estabilidad de buques, instalación de máquinas e instalaciones eléctricas, prevención, detección y extinción de incendios, dispositivos y medios de salvamento, radiocomunicaciones, seguridad de la navegación, transporte de cargas a granel, transporte de mercancías peligrosas sólidas a granel, químicos líquidos y buques tanques quimiqueros, gases licuados a granel, buques nucleares"<sup>2</sup>. Al tiempo, se establecen convenios sobre las normas de prevención de colisiones, prevención de contaminación marina y normas de carga, cuyo cumplimiento debe ser garantizado por los Estados de abanderamiento y por los Estados rectores del puerto en cada jurisdicción.

Dichas funciones se ponen de presente en casos de reciente ocurrencia, como la supervisión de la maniobra de la embarcación "Nordic Wolverine" de bandera Noruega, que resultó encallada en aguas marítimas de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla. En esta ocasión se realizó una maniobra de abarloadr otra embarcación y realizar la transferencia de carga y mediante el uso de remolcadores se procedió a desencallar la embarcación, para luego ser conducida a dique para trabajos de reparación del casco. La mencionada embarcación llevaba en su interior químicos, los cuales son considerados mercancía peligrosa, por lo que se trató de una maniobra que conllevaba un riesgo para la tripulación, la nave y de contaminación

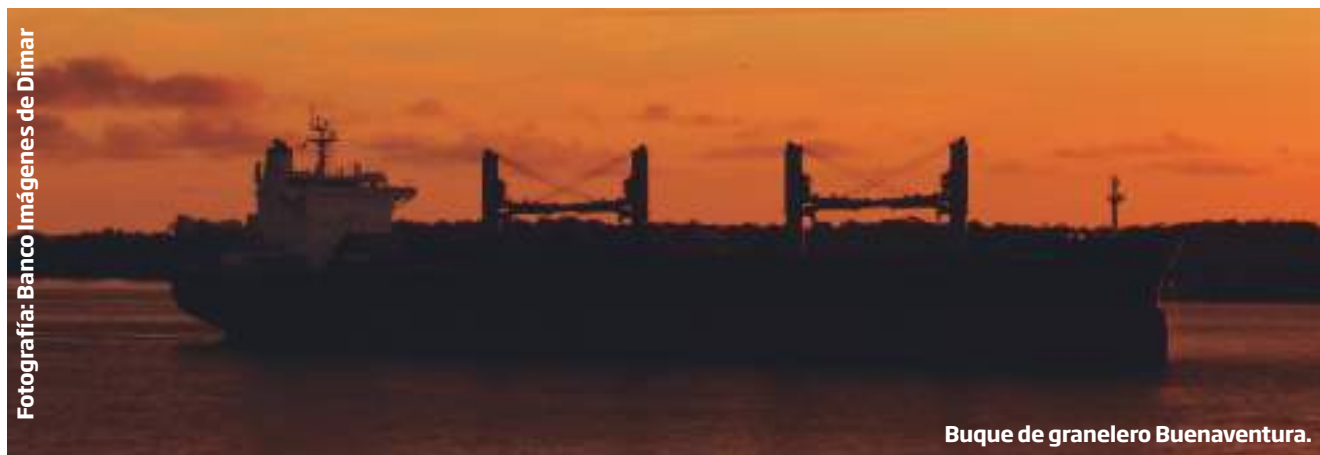
del ambiente marino, pero a la que se le dio el manejo adecuado por parte de la Dimar.

Del mismo modo, se evidencia la labor de la Dimar, en materia de seguridad marítima, en la implementación y supervisión de cumplimiento del Convenio PBIP - Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, por medio del cual se adoptan unas regulaciones de seguridad de las operaciones marítimas en la interfaz buque-puerto, las operaciones de cargue y descargue de mercancías transportadas por vía marítima, para exportación o para ser importadas y la estancia de dichas mercancías en puerto. Lo anterior para garantizar la seguridad en la navegación y de la actividad portuaria conexas a la actividad marítima, en las cuales confluyen riesgos como: contaminación de naves por objetos de ilícito comercio, narcóticos, contrabando, armamento. De igual forma, prevenir los riesgos de atentados terroristas, transporte de explosivos, riesgos que atenten contra la seguridad de las naves, los puertos, las personas que laboran tanto en las embarcaciones, como en las instalaciones portuarias, o que atenten contra la seguridad nacional o de otros países; por cuanto, tanto el narcotráfico como el terrorismo son delitos transnacionales o que afectan a la comunidad internacional, tal como se ha estipulado en resoluciones de la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

Con dicha labor se minimizan los riesgos de que ocurran accidentes como el que desafortunadamente tuvo reciente ocurrencia en el Puerto de Beirut, capital de Líbano, donde se produjo una explosión de grandes magnitudes, la cual tuvo como consecuencia la pérdida de vidas humanas y en el cual se vieron afectados más de 200 000 personas, que perdieron sus inmuebles, la pérdida de la infraestructura portuaria y de un número importante de embarcaciones. Siendo uno de los siniestros portuarios más grandes de los que se haya tenido noticia, que afectó la economía de todo un país.

Los casos comentados son ejemplos de la labor funcional de la Dimar, lo cual recuerda la importancia de contar con una Autoridad Marítima especializada y con conocimientos técnicos específicos en materia de navegación marítima, como también la importancia en la interacción de las autoridades con competencia

<sup>2</sup> www.imo.org



Buque de granelero Buenaventura.

en las actividades marítimas y portuarias, como son la Dimar, la Superintendencia de Puertos, las sociedades portuarias, la Policía Fiscal Aduanera, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) -en materia arancelaria-, el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) -en el transporte de semovientes o mercancías agropecuarias- y la secretarías de salud, en el acontecer de las operaciones en medio de la pandemia a efectos de verificar las condiciones de salud de las tripulaciones.

En relación con el fomento de la cultura marítima se han venido realizando en los últimos años diversos foros, congresos y seminarios, como el Foro sobre Jurisdicción Marítima y Seguros Marítimos, organizado por Asociación Colombiana de Derecho de Seguros (Acoldese); las VI Jornadas de Seguro Marítimo y Portuario, organizadas por Gallagher y la firma Hincapié & Molina en Cartagena, con participación de la Dimar y de importantes conferencistas internacionales; en 2019 la celebración del Día Marítimo Mundial, organizado por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Dimar, que contó con la presencia del Secretario General de la OMI, Kitack Lim; y de forma paralela el Congreso Nacional de la Asociación Colombiana de Derecho Marítimo (Acoldemar) y el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM), que contó con la participación del Presidente del Comité Marítimo Internacional (CMI), Christ Davids, y otros conferencistas internacionales.

Por otra parte, el aporte de la Asociación Latinoamericana de Suscriptores Marítimos (Alsum) mediante los foros y congresos internacionales; Asimismo, eventos de la Asociación Nacional de Comercio Exterior (Analdex) sobre desarrollo portuario; los eventos de la Comisión Colombiana del Océano (CCO), Expomares; la Conferencia de Operadores de Terminales (TOC) Cartagena; o el Congreso Mundial de Cruceros, organizado por la Sociedad Portuaria de Cartagena en asocio con la Universidad de los Andes.

De igual forma es de resaltar la labor que han venido realizando las universidades con programas de especialización en derecho marítimo (Universidad Externado, Sergio Arboleda -Santa Marta-, Javeriana y San Buenaventura -Cartagena y Cali-) o universidades con cátedras específicas de derecho marítimo y derecho del mar (Universidad de los Andes, Universidad del Rosario, Universidad de Antioquia (Urabá), Universidad Libre y Universidad del Norte -Barranquilla-, Universidad de Cartagena y la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla" -Cartagena-, entre otras; esfuerzos académicos como *La cátedra del mar*, que llevan a cabo la Dimar y la dirección de la Función Pública, la cual debería ser materia de obligatoria inclusión en carreras de ciencias humanas y económicas de universidades a nivel nacional.

Todas las anteriores actividades indican el interés de la comunidad académica, las agremiaciones y las entidades del sector por difundir el conocimiento acerca de temas marítimos, esfuerzo que debe ser permanente; tarea que las entidades encargadas de esa misión, de acuerdo a la Política Nacional del Océano y los objetivos trazados por la OMI, vienen cumpliendo, como son la DIMAR y la CCO, con participación de la académica, las distintas agremiaciones y el sector privado.

Sin embargo, pese a que se ha realizado la labor, pensamos que se pueden trazar nuevos objetivos en materia de fomento de la cultura marítima, promoción de las actividades marítimas y fomento de la industria marítima. En tal sentido, uno de los sectores que puede dinamizar la economía del país para afrontar la postpandemia es el sector marítimo, tal como lo expuso la Vicepresidente de Colombia, Martha Lucía Ramírez, en una publicación del diario El Tiempo titulada *Mar, riqueza, sostenibilidad y empleo pos-COVID-19*<sup>3</sup>; lo anterior, en razón al difícil reto que ha sufrido el mundo en el 2020, que se ha materializado en efectos adversos para la economía, la actividad privada, el consumo de

<sup>3</sup> <https://www.eltiempo.com/opinion/columnistas/marta-lucia-ramirez/mar-riqueza-sostenibilidad-y-empleo-poscovid-19-columna-de-marta-lucia-ramirez-508034>.

los hogares, el comercio internacional, el transporte marítimo y la actividad portuaria.

A nivel nacional se ha registrado la reducción del 25 % en las exportaciones durante el segundo trimestre y un impacto del -15 % del PIB para ese mismo período, que sobre el final del año se estima un -7.5 % en el PIB nacional, que es la cifra estimada del decrecimiento de la economía por el Gobierno. Siendo una de las principales tareas la reactivación de la agroindustria, aumentar la siembra de productos con vocación exportadora, tales como frutas, hortalizas y procesados, proyectos que podrían estar apalancados financieramente por el Estado, incluso con cargo a recursos de cooperación internacional, de manera que se puedan aprovechar en mejor forma las oportunidades que tenemos en el mercado global, a través de la diversificación de las exportaciones y la ampliación de la canasta exportable de productos, buscando alcanzar la meta de exportar más de lo que se importa. Esa ha sido una conclusión que durante varios años se ha señalado por parte de Analdex y una de las conclusiones del reciente Seminario sobre *Reactivación de la economía y su relación con los puertos y el comercio exterior*, en la que participó Jan Hoffmann, Director de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (Unctad, por sus siglas en inglés), en la cual se realizaron importantes aportes y conclusiones.

En tal sentido, para la incorporación del sector marítimo y portuario como uno de los dinamizadores de la economía se proponen cinco líneas:

1. **Línea académica-jurídica e industria marítima:** celebración de convenios internacionales con el *International Maritime Law Institute* (IMLI) de la OMI, la Unctad, el Instituto Marítimo Español (IME), la Asociación Latinoamericana de Suscriptores Marítimos (Alsum), la Acoldemar, las universidades con programas marítimos a nivel nacional, los gremios Analdex, la ANDI, las sociedades portuarias, empresas del sector marítimo y asegurador, para la organización de actividades donde se integren los esfuerzos del sector académico con las agremiaciones económicas. Para ello se proponen el **1º Congreso Internacional de Derecho Marítimo y Portuario**, con apoyo y participación de la OMI, el IMLI, el IME y las asociaciones antes mencionadas y las universidades, buscando la participación de conferencistas nacionales e internacionales que contribuyan al posicionamiento del país en el contexto internacional a nivel de derecho marítimo. Paralelo a un evento internacional de desarrollo de la industria marítima y portuaria que permita analizar propuestas viables que se puedan implementar sobre transporte marítimo, turismo en zonas marítimo costeras

y la realización de actividades marítimas, el aprovechamiento de los recursos marinos, astilleros, construcción de naves y artefactos navales, armadores, remolcadores, puertos, empresas de logística, pilotos prácticos, buzos; que permita el ofrecimiento de esos servicios al exterior, que contemple una exposición o visita comercial para conectar a los empresarios del sector con clientes del exterior con apoyo de Procolombia, la ANDI, Analdex, Fenalco y las cámaras de comercio, buscando posicionar al país como una potencia marítima de servicios marítimos y de turismo en zonas costeras a nivel de Latinoamérica y como un *Hub* de servicios marítimos. Esto, aprovechando la posición geoestratégica y la cercanía al Canal de Panamá, la ventaja de contar con dos océanos y con vectores de desarrollo tanto a nivel Atlántico y el Caribe, como de Asia-Pacífico.

Evento que se propone tenga lugar tanto en el Caribe, el Pacífico y en San Andrés Islas, en diferentes fechas, a efectos de incluir todas las regiones con potencial marítimo en el país y, por supuesto, en la región insular San Andrés y Providencia. En segundo lugar, buscar promover que la academia a través de las universidades con programas de derecho marítimo, estructuren la primera Maestría en Derecho Marítimo del país.

2. **Línea jurídico-legal-legislativa:** el necesario trámite del proyecto de ley de actualización de la normatividad marítima, que permita renovar el Decreto Ley 2324 de 1984, proyecto de reforma de la ley marítima en su versión 6.0, ampliamente revisada y socializada por la Dimar, que logre la actualización de las normas marítimas nacionales, armonizándolas con el Código General del Proceso y el Decreto 806 de 2020.
3. **Línea turismo marítimo-actividades marítimas:** promover la explotación del transporte marítimo de pasajeros por líneas marítimas, mediante embarcaciones que ofrezcan seguridad y comodidad entre los puertos nacionales en el Caribe (Cartagena, Santa Marta, San Andrés y Providencia, Coveñas, Turbo, Capurganá y Sapzurro en el golfo de Urabá, Tayrona, Riohacha y el Cabo de la Vela) y que se brinde la posibilidad de autorizar una línea marítima turística internacional a San Blas (Panamá), que aproveche la diversidad de paisajes marinos y costeros, en las aguas y costas de la frontera con el vecino país, que cuente con la supervisión de la Autoridad Marítima, el Cuerpo de Guardacostas y Migración Colombia para el respectivo control migratorio.

De igual forma, en el Pacífico entre Tumaco, Buenaventura, Bahía Málaga, Nuquí, Bahía

Solano y destinos turísticos marinos del Pacífico, excursiones a Gorgona y Malpelo, para alcanzar un plan de buceo deportivo de alto nivel para buzos profesionales. Transporte marítimo de pasajeros que podría operarse por una empresa nacional o extranjera, que contrate tripulaciones colombianas, ojalá naves de bandera nacional y promueva el incremento del turismo en los destinos nacionales antes mencionados; buscando el impacto mediante la explotación de las actividades marítimas sostenibles y amigables con el medio ambiente, lo que se ha denominado la "economía azul". Esto, siguiendo el modelo de transporte marítimo de pasajeros que tiene lugar entre el Puerto de Barcelona y las islas Baleares, complementado por una estrategia de turismo internacional, desarrollada por el Viceministerio de Turismo, Procolombia y la Asociación Colombiana de Agencias de Viajes y Turismo (Anato), entre otros; que posicione a nivel internacional los destinos nacionales marítimos y costeros, que logre aumentar la demanda de transporte marítimo nacional, escuelas de buceo, prácticas de deportes náuticos en lugares adecuados y señalizados.

Se pretende que lo anterior tenga un impacto en la economía, que sea positivo para las regiones en la generación de empleo en las zonas costeras, en el incremento de actividades marítimas y del turismo, con la ocupación de la gente de mar acreditada y personal de servicios de la cadena de hoteles y restaurantes. Debe insistirse en la estrategia para posicionar a San Andrés Islas como un destino turístico de clase mundial, aprovechando su nominación en los *World Travel Awards*, para que se incentive y se promueva la asistencia de cruceros a la Isla una vez superada la pandemia. Pero que desde ya se puede promover el turismo sostenible y mediante la implementación de protocolos de bioseguridad. Promover la inclusión de San Andrés y Santa Marta en la guía mundial de cruceros en la que ya se encuentra Cartagena.

4. **Línea industria pesquera nacional:** se debe procurar por parte del Gobierno nacional el incremento de los recursos destinados al apoyo a los gremios de pescadores de los litorales Atlántico y Pacífico, las ciénagas y a la pesca sostenible, como estrategia de generación de empleo, respaldando a las cooperativas de pescadores para la adquisición de elementos necesarios y el incentivo para pymes, empresas pesqueras nacionales; el aprovechamiento sostenible de los recursos marinos en áreas no protegidas e incluso en altamar, que promueva el empleo en ese sector. Así como la asesoría para el manejo del producto, empacado al vacío,



Fotografía: Demetrio Aguas

**Puerto de Contecar, Cartagena.**

conservación, cadena de frío y promover el encuentro entre los pescadores organizados en empresas o cooperativas con los compradores mayoristas y minoristas, a través de plataformas, estrategias de marketing digital y eventos para promover los acuerdos comerciales, e incluso con exportadores. Tomando en cuenta experiencias exitosas en materia de pesca adelantadas en Ecuador y Perú, entre otros.

5. **Definición de la estrategia con respecto a las antigüedades naufragas:** cuyo contenido tenga la categoría de bienes históricos o culturales, pero que con su extracción hagan parte del inventario de bienes de la nación, riquezas de la reserva económica, patrimonio económico nacional y que también hagan parte de un proyecto de museología moderna para crear un espacio cultural que recree los espacios marinos donde fueron encontrados, rescate y mantenga viva la historia marítima de la nación, de la época de la Conquista, la Colonia y la Independencia, los intentos de toma de Cartagena de Indias por parte de naves de guerra inglesas y francesas, las batallas navales y las hazañas del Almirante Padilla; así como la historia de Cartagena y de lo que algunos arquitectos expertos en patrimonio han denominado el Sistema Defensivo de Cartagena de Indias, compuesto por baluartes, murallas, fuertes, el Castillo de San Felipe y su importancia histórica, construir el gran museo naval del Caribe y del patrimonio cultura sumergido de la nación. Museo que sería una nueva noticia para la cultura marítima mundial y que relanzaría nuestro potencial en materia marítima, en los campos históricos, culturales y marítimos.

Todo lo anterior para el fortalecimiento de la cultura marítima y el posicionamiento de "Colombia como País Marítimo".