

## **ASPECTOS IMPORTANTES DE NUESTRA MARINA MERCANTE**

**Por: JOHN AGUDELO HERNÁNDEZ**

*Abogado Corporación Universitaria de la Costa  
Primer Oficial-Experto Marítimo, Escuela de Cadetes  
Especialización: Derecho Comercial Marítimo  
Artículo del Boletín de la  
Sociedad Geográfica de Colombia  
Número 114, Volumen 34  
1979*

### **LA MARINA MERCANTE NACIONAL Y EL MOVIMIENTO NAVIERO MUNDIAL**

**E**n términos generales, el movimiento naviero mundial se encontró en una condición bastante deprimida, durante el año pasado, debido primordialmente a la equivocada concepción que se tuvo acerca de un mejoramiento económico en el mundo que vendría a representar bienestar en las condiciones del mercado marítimo. Por el contrario, la situación económica mundial distó mucho de ser satisfactoria por la baja estrepitosa del dólar, hecho que causó un mayor deterioro que el anticipado, en las condiciones navieras.

Puede afirmarse, sin temor a equivocaciones, que durante el último semestre del año pasado se produjo una disminución considerable en los importes y valores del ámbito marítimo. Solamente, en algunos sectores de carga, se realizaron ligeros aumentos, producidos estos por la escasez de buques para satisfacer transporte de carga específica.

Como consecuencia, pocos buques o compañías navieras pueden negociar en el mercado marítimo con importes que realicen ingresos los suficientes para aceptar los costos operacionales, dejando el capital y el interés sin atender.

En muchas ocasiones, tanto en el ámbito nacional como internacional, los buques más antiguos, ya amortizados, han suplido las pérdidas ocasionadas por la adquisición de buques más modernos. No obstante, como el superávit se ha reducido notablemente, se ha necesitado de la ayuda oficial de los diferentes gobiernos para subvencionar sus flotas mercantes y poder así continuar con el comercio exterior, indispensable a la estabilidad económica de cada país.

Las empresas mercantes más poderosas económicamente, han recurrido a la expansión de su comercio, diversificando el tipo de buque, especialmente diseñando naves cada vez más especializadas o específicas.

De acuerdo con las estadísticas del American Bureau of Shipping y otras entidades clasificadoras, las unidades que mayor demanda han tenido en el mercado marítimo, en cuanto a construcción se refiere, han sido los tanqueros, los de servicio mixto, los de carga a granel, los contenedores y en forma más reducida pero creciente, los roll on - roll off.

A medida que se debilita, en términos generales, la operabilidad de los buques de carga general, aumenta la demanda en la construcción de los buques específicos y concretamente en la de los contenedores y en la de los roll on - roll off. Sin embargo, como casi siempre ocurre, se presta demasiada atención a tales oportunidades, excediendo la demanda a la oferta, hecho que se constituye en un atentado al negocio marítimo.

Las anteriores apreciaciones constituyen una premisa cierta dentro del marco marítimo internacional e incide fundamentalmente en el ámbito de nuestra marina mercante nacional. Sin embargo, teniendo en consideración que la mercante nacional está constituida en un 95% por la Flota Mercante Grancolombiana S. A., quedando el otro 5% a Navenal, Agromar y Col vapores, podemos deducir que el tráfico marítimo nacional, mejor dicho, su tonelaje es reducido si se compara con las naciones marítimamente desarrolladas y aún con muchas que se encuentran en vías de desarrollo.

El incremento de nuestro tonelaje, tomando como base el año de 1970 ha sido de tres buques escasos, lo cual viene a representar un aumento del 0.30 %. Si a lo anterior se auna la apertura de nuevas rutas, por parte de la Flota Mercante Grancolombiana S. A., como son las del área andina (Colombia - Ecuador - Perú - Chile), y la del área del caribe, observaremos que el movimiento y consiguiente aumento de utilidades de la Flota Mercante Grancolombiana S.A., no se compadece con lo que debiera constituir nuestro tonelaje a nivel mundial. Estamos convencidos que la racionalización del transporte de carga a través de las conferencias marítimas, la reserva de carga para nuestra marina mercante nacional y los servicios conjuntos representan un avance positivo en materia marítima. No obstante, si a lo anterior no se le agrega como ingrediente inseparable una verdadera política de capacitación del personal de a bordo y de actualización en las naves, por medio de unidades específicas, nuestra marina mercante nacional irá retrocediendo paulatina pero inexorablemente en el ámbito internacional.

Mientras naciones marítimas, como Inglaterra, ofrecen oportunidades de trabajo a bordo con todas las comodidades del caso, recogiendo y aplicando recomendaciones de los organismos internacionales del ramo, en nuestro medio la amabilidad y las relaciones humanas se hacen cada vez más extrañas produciendo, como consecuencia lógica, la desertión del oficial mercante.

¡No podemos concebir el avance económico ni tecnológico, en el campo marítimo, sin que concurra paralelamente la atención del aspecto humano!

\*\*\*\*\*

## **CONFERENCIA DEL MAR EN NUEVA YORK**

En marcha la octava sesión de la tercera conferencia de las naciones unidas sobre derecho del mar, el intento de crear un nuevo Derecho Internacional que evite disputas sobre los dos tercios del mundo cubiertos por las aguas, parece irremediabilmente destinado al fracaso en el futuro inmediato, por la discordia acerca de la explotación de las riquezas del mar, entre los países desarrollados y los subdesarrollados.

El principio maltés de que los recursos del mar abierto deben ser considerados "patrimonio común de la humanidad", que inspiró la Comisión Permanente sobre los fondos marinos en 1970, prelude de esta conferencia, que tanto dinero y esfuerzo humano ha costado, ha sido desvirtuado por la retórica absurda predominante durante el desarrollo de esta conferencia.

Hasta el momento, la fuerza sigue siendo indiscutiblemente la del derecho, pese a todos los intentos diplomáticos para que por una vez predominara la razón lógica.

Las primeras víctimas de este absurdo han sido los pescadores quienes precisamente, a través de la historia, han contribuido tanto a la alimentación humana y quienes ahora, por cuestiones que les son completamente ajenas y casi incomprensibles, se ven privados de medio de vida y zonas de pesca.

Como es natural, las restricciones que han reducido las posibilidades de pesca han resultado en escasez y carestía del precioso alimento, inclusive en países con grandes extensiones de costas como los Estados Unidos, y hasta el Perú, uno de los primeros estados en ampliar la jurisdicción a 200 millas, ha visto arruinarse su industria de harina de pescado.

Esta absurda teoría, de extender por los mares las fronteras nacionales terrestres para que los peces se mueran de viejos mientras los pescadores se mueren de hambre, preocupa menos a los expertos legales que cómo se van a repartir más de centenar y medio de países la "herencia común" de riquezas minerales que yacen en los fondos marinos.

Pero da la casualidad que apenas la media docena de países ricos y altamente industrializados tienen los medios y pueden desarrollar en los próximos años la tecnología necesaria para recoger en las profundidades abisal es los nódulos cargados de níquel, cobre, manganeso y cobalto a través de empresas estatales o de compañías multinacionales que no se dedican a labores precisamente en beneficio de la humanidad.

## **DEMANDA DE OFICIALES MERCANTES**

Debido al fenómeno de la deserción de la vida del mar que se ha venido observando durante los últimos años, los países marítimamente desarrollados han tomado conciencia del problema y se han trazado programas tendientes tanto a motivar la vinculación al mar como a hacer más atractivo el trabajo en la industria marítima, procurando evitar, de esta forma, que el oficial se aleje de sus sitios de trabajo original.

En Colombia, con un promedio de 22 oficiales por año que egresan de la Escuela Naval, la marina mercante se está viendo abocada a un déficit de oficiales, debido a diferentes circunstancias: ausencia de unas adecuadas relaciones de carácter personal y de servicio entre el personal de tierra y el personal embarcado; falta de fomento a las investigaciones sociales y a los sistemas de administración del personal; abandono, por parte de las empresas navieras y del propio gobierno, de los problemas sociales que surgen a los familiares del personal embarcado; en general, desatención a los diferentes problemas que atañen al hombre embarcado y a su familia.

A lo anterior debe sumarse la inestabilidad del personal en la industria marítima, lo que conlleva que el número de oficiales requeridos para la marina mercante nacional se esté acercando rápidamente al punto de convergencia entre la oferta y la demanda del mismo. De continuar en esta vía, se hará indispensable abrir nuevamente, de par en par, las puertas laborales marítimas nacionales a la mano de obra extranjera, con el consiguiente peligro social, técnico y estabilizador que ello conlleva.

El gobierno, primordialmente, Y las empresas navieras nacionales, paralelamente, deben tomar las medidas necesarias e inmediatas para subsanar tan inminente problema. En algunos países se han adoptado medidas a nivel gubernamental y en otros a nivel de empresas navieras. En la Gran Bretaña, un grupo de navieros organizó, con éxito, una campaña de reclutamiento para lograr reingresar a unos 5.000 oficiales y marineros en la bolsa de personal de la marina mercante, mediante el otorgamiento de primas extraordinarias, embarcos sin límite de sus esposas, aumento del período de vacaciones y fundamentalmente, a través de una verdadera política de relaciones humanas, dirigidas no solamente al personal embarcado sino también, esencialmente, a sus familiares.

Otro método utilizado para la formación de futuros oficiales, consiste en la educación teórica en tierra durante un año y posteriormente de sus conocimientos teórico-prácticos, a bordo de una unidad acondicionada para el efecto.

En los últimos 3 años, ha tomado auge la formación de los futuros oficiales mediante la utilización y explotación de Un buque Escuela-Mercante, donde además de la enseñanza requerida para el efecto, se efectúa su explotación comercial, como cualquiera otro buque de línea regular.

Entre las propuestas precisas que la Asociación Nacional de Oficiales se permite presentar para lograr Una mayor estabilidad a bordo de sus unidades, por parte de la oficialidad colombiana, se encuentran: unas adecuadas relaciones de carácter personal; fomento de las investigaciones marítimas y sociales a bordo de los buques; mayor flexibilidad, en cuanto hace referencia a las prohibiciones o restricciones de las actuaciones a bordo; impulso a la capacitación profesional del oficial, con miras a su posterior desempeño en tierra.

¡Sin una adecuada infraestructura para la formación y capacitación del oficial mercante colombiano nos veremos abocados, a corto plazo a los problemas de falta personal calificado, por la que hoy atraviesan los países marítimamente desarrollados!

**"ASOMMEC"**

**LEY 10 DE 1978**

**(Agosto 4)**

Por medio de la cual se dictan normas sobre mar territorial, zona económica exclusiva, plataforma continental, y se dictan otras disposiciones,

**EL CONGRESO DE COLOMBIA**  
**DECRETA:**

**ARTICULO PRIMERO.** - El mar territorial de la Nación colombiana sobre la cual ejerce plena soberanía, se extiende, más allá de su territorio continental e insular y de sus aguas interiores hasta una anchura de 12 millas náuticas o de 22 kilómetros 224 metros.

La soberanía nacional se extiende igualmente al espacio situado sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de este mar.

**ARTICULO SEGUNDO.** - Los buques de cualquier Estado gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial, conforme a las normas del derecho internacional.

**ARTICULO TERCERO.** - El límite exterior del mar territorial está determinado por una línea trazada de modo que los puntos que la constituyen se encuentran a una distancia de 12 millas náuticas de los puntos más próximos de las líneas de base a que se refiere el artículo siguiente:

**ARTICULO CUARTO.** - La línea de base normal para medir la anchura del mar territorial sería la línea de bajamar a lo largo de la costa. En los lugares en que la costa tenga profundas aberturas o escotaduras, o en las que haya una franja de islas a lo largo de la costa situadas en su proximidad inmediata, la medición se hará a partir de las líneas de base rectas que unan los puntos apropiados. Las aguas situadas entre las líneas de base y la costa serán consideradas como aguas interiores.

**ARTICULO QUINTO.** - En los golfos y bahías cuyos puntos naturales de entrada se encuentran a una distancia no mayor de 24 millas, el mar territorial se medirá desde una línea de demarcación que una los referidos puntos. Las aguas que encierre dicha línea serán consideradas como interiores.

Si la boca del golfo o de la bahía excediere de 24 millas, se podrá trazar dentro de ella una línea de base recta de esa longitud, que encierre la mayor superficie de agua posible.

**ARTICULO SEXTO.** - En los ríos que desembocan directamente en el mar, la línea de base será una línea recta trazada a través de su desembocadura entre los puntos de la línea de bajamar en las orillas.

**ARTICULO SEPTIMO.** - Establécese, adyacentes al mar territorial, una zona económica exclusiva cuyo límite exterior llegará a 200 millas náuticas medidas desde las líneas de base desde donde se mide la anchura del mar territorial.

**ARTICULO OCTAVO.** - En la zona establecida por el artículo anterior, la Nación colombiana ejercerá derechos de soberanía para efectos de la exploración, explotación, conservación y

administración de los recursos naturales vivos y no vivos del lecho y del subsuelo y de las aguas suprayacentes, así mismo, ejercerá jurisdicción exclusiva para la investigación científica y para la preservación del medio marino.

**ARTICULO NOVENO.** - En desarrollo de la presente Ley, el Gobierno procederá a señalar en su territorio continental, en el archipiélago de San Andrés y Providencia y demás territorios insulares, las líneas que se refieren los artículos anteriores, las cuales serán publicadas en las cartas marítimas oficiales, de acuerdo con las normas internacionales sobre la materia.

**ARTICULO DECIMO.** - La soberanía de la Nación se extiende a su plataforma continental para los efectos de exploración y explotación de los recursos naturales.

**ARTICULO DECIMO PRIMERO.** - Concédense facultades al Gobierno Nacional, por el término de doce meses a partir de la sanción de la presente Ley, para dictar las disposiciones, reorganizar las entidades y dependencias administrativas nacionales o crear las que fuere necesario, para proveer la vigilancia y defensa de las áreas marítimas colombianas y alcanzar el debido aprovechamiento de los recursos naturales vivos y no vivos que se encuentren en dichas áreas, en beneficio de las necesidades del pueblo colombiano y el desarrollo económico del país.

En virtud de estas facultades el Gobierno Nacional podrá hacer los empréstitos, apropiaciones y traslados presupuestales que considere del caso.

**ARTICULO DECIMO SEGUNDO.** - Quedan derogadas las disposiciones contrarias a la presente Ley.

**ARTICULO DECIMO TERCERO.** - Esta Ley regirá desde su promulgación.

Dada en Bogotá, D. E., a los veinticinco días del mes de julio de mil novecientos setenta y ocho.

El Presidente del honorable Senado, Guillermo Plazas Alcid; El Presidente de la honorable Cámara de Representantes, Jorge Mario Eastman; El Secretario General del honorable Senado, Amaury Guerrero; El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes, Jairo Morera Lizcano.

República de Colombia - Gobierno Nacional

Bogotá, D. E., agosto 4 de 1978.

Publíquese y ejecútese,

ALFONSO LOPEZ MICHELSEN

El Ministro de Relaciones Exteriores,  
Indalecio Liévano Aguirre

