



CAPITULO II

La influencia del ambiente costero sobre la ocurrencia del delito en el mar*

» CORONEL DE I.M. (RA)
LUIS EDUARDO CHÁVEZ PERDOMO²

Resumen

“ Enfatizando este fenómeno en la jurisdicción marítima, se explica cómo este hecho se presta para el desarrollo de actividades ilícitas, con el objeto de observar sus efectos y explicar sus posibles orígenes.”

El presente trabajo de investigación busca analizar las posibles causas en que se fundamentan las amenazas marítimas que se presentan en el espacio jurisdiccional marítimo de Colombia. Se muestra cómo el Estado colombiano exhibe problemas en términos de presencia en diferentes puntos de la geografía nacional y con ello la insuficiencia para ejercer un efectivo control sobre su territorio. Enfatizando este fenómeno en la jurisdicción marítima, se explica cómo este hecho se presta para el desarrollo de actividades ilícitas, con el objeto de observar sus efectos y explicar sus posibles orígenes.

Por otro lado, se pretende dar cuenta de las decisiones tomadas por organizaciones internacionales que en virtud de convenciones y tratados de los que Colombia es parte, se evidencia un afán por tener un mayor control sobre los asuntos que se desarrollan por mar; todo en aras de proteger las líneas de comunicación marítimas por donde se desarrolla el comercio internacional, y si a esto se considera que las aguas jurisdiccionales marítimas nacionales, son el lugar de concentración comercial en el espacio marítimo regional dada la cercanía al canal de Panamá, (el cual permite el tránsito entre los océanos Atlántico y Pacífico), el desarrollo de actividades ilícitas representa un importante asunto que deben atender los Estados de la región.

* Este artículo es parte del resultado del proyecto de investigación denominado: “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la nación”, que hace parte del Grupo identificado con código COL123247 en COLCIENCIAS categorizado en “D”, de la línea de investigación: “Masa Crítica”, adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”.

2 Coronel de I.M. (RA) Luis Eduardo Chávez Perdomo. Abogado, Profesional en Ciencias Navales, Especialista en Derecho Marítimo y Estado Mayor, Máster en Derecho Internacional Público y Relaciones Internacionales y Exteriores; Docente - Investigador en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. lechp8@gmail.com

El presente ensayo fue realizado con la participación de los estudiantes en práctica de pasantía, en el Departamento Armada - Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Miguel Ángel Porras Gutiérrez, estudiante Relaciones Internacionales y Estudios Políticos, Universidad Militar Nueva Granada y Marlon Sneyder Moncada Staper, estudiante de Ciencia Política, Universidad Nacional de Colombia.



Del mismo modo, se estudiará la situación que viven las regiones, en los que actualmente se pueden considerar como puntos neurálgicos de la actividad ilícita que se desarrolla por mar, analizando y emitiendo un concepto de cómo debido a los diferentes problemas sociales que padecen estas regiones se demuestra que las amenazas marítimas tienen su génesis en tierra y se expresan en el mar, poniendo de manifiesto que aparte del problema de la falta de presencia estatal en puntos importantes de la geografía nacional, este problema también se traslada al ámbito político donde el Estado no se hace presente en poblaciones ribereñas que necesitan mayor atención y merecen mayor visibilidad.

Se hace la aclaración que aunque pueden existir otros delitos como la destrucción o daño de cables submarinos o la alteración de la carga no serán tenidos en cuenta en este análisis, porque aunque se pueden estar cometiendo en la jurisdicción de Colombia no son los más relevantes a pesar de tener costos importantísimos en las operaciones marítimas y afectan sensiblemente el comercio y las personas.

Abstract

This research paper seeks to analyze the possible causes of maritime threats that arise in the maritime jurisdictional area of Colombia. Starts by displaying the great failures of the Colombian State in the presence at different parts of the national territory and thus, the failure to exercise effective control over its territory. It emphasises the phenomenon in maritime jurisdiction, it explains how this fact emhace the development of illicit activities, in order to observe its effects and explain their possible origins. On the other hand, it is intended to account for decisions made by international organizations under conventions and agreements Colombia has signed which that seeks to have greater control over matters that are developed by sea. All in order to protect the communication sea lines where international trade is developed. Also, it is necessary to take into consideration national maritime territorial waters, wich are the site of focal concentration in the maritime area for its proximity to the Panama canal which is transit zone between the Atlantic and Pacific Oceans.

The situation faced by the regions moreover which currently, can be considered as point of the illegal activity carried out by sea, analyzing and issuing how due to different social problems maritime threats have their genesis on land and are in the sea, showing that aside the lack of State presence

at important points of the national geography, this problem also moves to the political arena, where the state has not presence in coastal populations that need more attention and deserve greater visibility.

Palabras clave: seguridad marítima, amenazas marítimas, jurisdicción marítima, problemas sociales, políticas sociales, espacios marítimos.

Keywords: maritime safety, maritime threats, maritime jurisdiction, social problems, social politics, maritime spaces.

Introducción

Dentro del espacio jurisdiccional marítimo de Colombia, podemos encontrar el desarrollo de múltiples actividades ilícitas que en buena medida existen por falta de un ente que de manera efectiva ponga un freno a dichas actividades, haciendo que el espacio marítimo se constituya como un espacio virgen sin un reconocimiento aparente por parte del Estado. En este sentido, el medio marino representa el último espacio por conquistar sobre la tierra, ya que hasta pasada la segunda mitad del siglo XX es que se iniciaron las primeras investigaciones que dan cuenta del inmenso potencial que se esconde en los mares y océanos (Zamora, 2015). Esta investigación da cuenta de la importancia estratégica y la cantidad de recursos vivos y no vivos que pueden ser objeto de explotación racional y sostenible.

Este acto de conocer los recursos geográficos con los que cuenta el Estado, no sólo puede ser aprovechado en términos económicos para la explotación de recursos que pueda ofrecer el territorio nacional, sino también en términos estratégicos; como aspectos alimentarios, energéticos o industriales, entre otros; con el objetivo de ejercer un efectivo control territorial ante países vecinos o extra regionales en defensa de lo que es patrimonio común de la nación y de su soberanía. Aparte de este hecho, el ejercicio de realizar un control marítimo jurisdiccional, representa también un ejercicio de efectivo control interno dirigido a sus conciudadanos y extranjeros que realicen actividades en el mar jurisdiccional, ya que de esta manera las personas no actuarían fuera del arbitrio de las leyes nacionales y no se generaría el fenómeno de las actividades ilícitas que tienen lugar en el mar.

De modo contrario, vemos cómo ante la ausencia del mítico leviatán tratado por Thomas Hobbes, que constituye la existencia del Estado y que de forma metafórica en el Medioevo simbolizaba los límites del mar, estos espacios que carecen de control



se vuelven el foco para que personas o grupos de personas actúen en función de lo que significa “El Estado de Naturaleza”, un Estado donde no hay Dios ni ley que valgan y donde el desarrollo de actividades ilícitas se realizan de forma natural y sin reservas. Adicionalmente, esto representa un fenómeno de nuevas amenazas marítimas que bien pueden tener sus orígenes mucho antes de la independencia de Colombia, como la piratería o el contrabando, pero que se dinamizan o mutan como el fenómeno del narcotráfico que se vivió fuertemente en Colombia en los años ochenta y sigue vigente hasta la fecha, que entre otras cosas se puede explicar por la falta de control histórico del Estado colombiano en su territorio, donde nuevos elementos delictivos buscan utilizar estos espacios para su beneficio.

El fenómeno de las nuevas amenazas marítimas, tales como el narcotráfico, la trata de personas, el tráfico de armas y explosivos, o el accionar terrorista (código PBIP), por mencionar algunas, representan un tema que no sólo afecta al Estado donde se desarrollan dichas actividades ilícitas, sino también aquellos Estados que directa o indirectamente se ven afectados, ya sean vecinos o no, convirtiéndose en problemas regionales e internacionales al involucrar nuevos actores, cuyo modus operandi lleva a catalogarlos de carácter transnacional. Este carácter transnacional es una peculiaridad que es ampliamente tratada por científicos sociales bajo el concepto de “interméstico”, que no es más que un fenómeno que tiene expresiones domésticas y ramificaciones internacionales que están especialmente vinculadas con el tema de seguridad (Tamayo, 2013).

Dichos actos delictivos reciben el tratamiento de ilegalidad en la medida en que trasgreden los límites legales de cada Estado, ya que pueden generar problemas de orden público interno, de salud pública o de seguridad y defensa; esto último debido a que en algunos casos el narcotráfico o el tráfico de armas se usa para financiar y fortalecer grupos u organizaciones al margen de la ley o subversivos. Estos problemas fuerzan a los Estados a darle un tratamiento de carácter bilateral o multilateral que obligan a la creación de leyes o acuerdos para hacerles frente, un ejemplo sería la convención de Ginebra de 1936 para luchar contra el narcotráfico.

En el contexto contemporáneo, estas nuevas amenazas marítimas, tal como se entiende en el código PBIP del 2001, actúan de forma amplia, fluida y por momentos aparentemente sin límites, ya que en los espacios marítimos se encuentran lugares sin control por parte de los Estados que se

pueden entender como “hoyos negros” (Niño, 2014). Esto, unido a los vacíos legales que puedan tener el tratamiento del acto ilícito, como es el caso de la piratería, alcanza tal grado de complejidad que llega a volverse una especie de terrorismo internacional (Elizalde, 2012).

Las amenazas marítimas, como elemento que afecta de forma específica a cada uno de los Estados y cuya solución se puede limitar a su contexto específico, en particular para el Estado colombiano, representa un reto en dos sentidos: el primero es evidenciar la precaria e ineficiente organización en defensa marítima con la que cuenta Colombia para combatir toda actividad ilícita que se desarrolle por mar aunado esto a su extensión jurisdiccional; y el segundo reto es dar cuenta que estas nuevas amenazas marítimas no surgen de forma espontánea en territorio marítimo colombiano, estas tienen su origen en tierra y más exactamente en zonas marginadas e invisibles, con muchas problemáticas sociales y que ven en la actividad ilícita una forma de mejorar sus condiciones de vida. Partiendo de la complejidad del tema, se efectuará una limitación espacio-temporal, razón por la cual hay que preguntarse ¿De qué forma las problemáticas sociales existentes en la costa Pacífica y Caribe generan las actividades ilícitas en el mar desde los años 80?

En relación con el problema al que se hace alusión, es importante analizar cuáles son las falencias en inversión social que realiza el Estado colombiano en estas regiones, ya que observando la tendencia que ha tenido el Estado colombiano desde los años 80, partiendo con la apertura neoliberal, que llevó a la caída del Estado de bienestar y el subsidio universal del Estado (Rodríguez, 2001), se podría afirmar que empieza a ver menor inversión en políticas sociales y cuya repercusión se evidencia en todo el territorio nacional, pero en particular hay que mirar cómo se desarrolla este fenómeno en regiones como el Caribe y el Pacífico, esta última región tradicionalmente olvidada. Además, teniendo en cuenta que problemas como el narcotráfico, que tuvo su mayor expresión por la misma época (Ortiz, 2000), en conjunto con la expresión de grupos subversivos que se fortalecieron con la extorsión y el tráfico de drogas más adelante (Ortiz, 2000), son elementos que se pueden considerar como dinamizadores de los problemas sociales que viven estas regiones.

En el marco de este análisis, se encontrarán autores que brindan pautas necesarias para hallar el eje articulador entre los problemas sociales de las

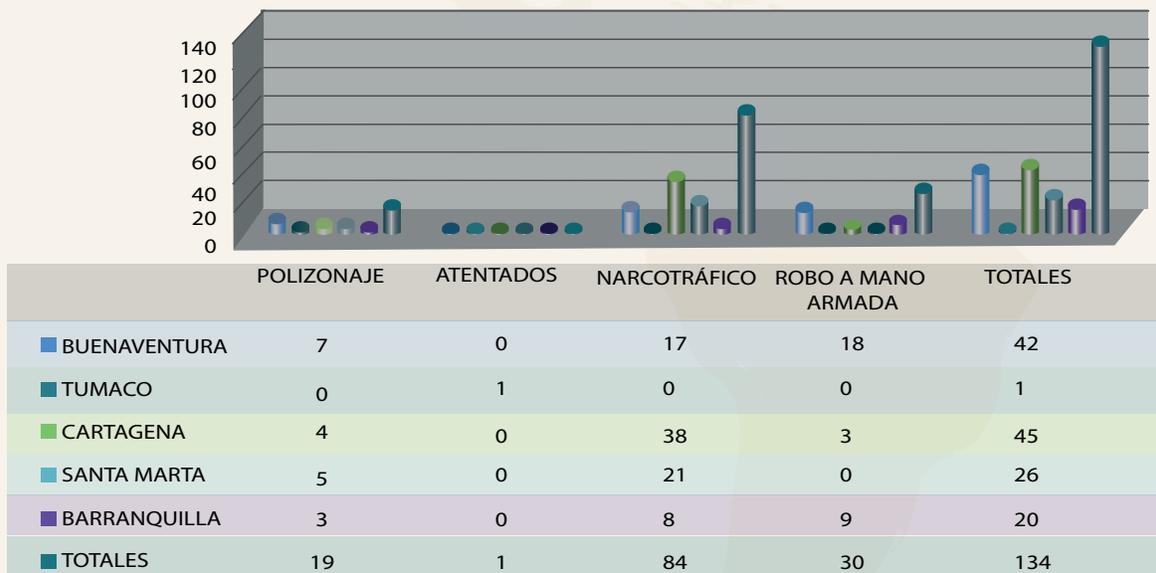


regiones del Pacífico y el Caribe, y las nuevas amenazas marítimas, que como se dijo con anterioridad, tienen efectos de orden público, salud pública y seguridad marítima del Estado. Dado que el rango de tiempo es muy grande, se abordarán los hechos más trascendentales sobre un tema que en el futuro puede eventualmente ser objeto de una investigación más profunda, y que hace necesaria una exploración de campo que entienda el conflicto existente entre la marginación de muchas poblaciones en Colombia y su incidencia en actos ilícitos en el mar.

Atendiendo estas consideraciones, el siguiente artículo se presenta desde una visión donde se hace una descripción del fenómeno de las amenazas marítimas partiendo desde un enfoque histórico, que permite ver los primeros antecedentes de estas amenazas en el mundo y ver cómo se desarrolla en Colombia. Adicionalmente, permite notar la incidencia de las políticas sociales en el tratamiento efectivo de los actos ilegales en el mar, con lo que posteriormente se dará un concepto de cómo se podrían abordar los diferentes problemas que van más allá de tratarlo con un carácter policivo, ofreciendo mayor y mejor fuerza, que si bien es necesario no sólo para hacer frente a estas y otras eventuales amenazas marítimas, también se hace necesario para ejercer un control efectivo del mar ante los demás Estados de la región; por lo tanto, hay que tener en cuenta que el tratamiento para dar solución integral a estos problemas tiene serias implicaciones de orden social.

Es importante tener en cuenta dentro del análisis nacional la Gráfica 1, sobre los sucesos en la protección del puerto y su categoría, que muestra tendencias de las diferentes acciones en tipos penales marítimos que se cometen en puertos colombianos; en donde el narcotráfico es el que mayor incidencia tiene y coincide con en el período 2009-2013 en el que se presentaron 135 sucesos de PBIP (robo, polizonaje, narcotráfico) (Durán, 2014).

Figura 2.1 Sucesos protección por puerto y categoría



Fuente: DIMAR - Dirección Marina Mercante, 2014.

Ahora, hay que resaltar cómo las autoridades ven estas conductas; al respecto, en cuanto a los actos ilícitos en el mar, la OMI expresa que la Convemar establece el marco jurídico para la represión de los actos ilícitos cometidos en el mar, en las distintas zonas marítimas. También, contiene disposiciones específicas sobre la piratería, el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, la trata de esclavos y las transmisiones no autorizadas en alta mar.

Un ejemplo reciente se concretó el 25 de junio de 2013, en Yaoundé (Camerún), donde se adoptó formalmente el código de conducta sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada y actividades marítimas ilícitas, el cual fue firmado por 22 Estados. Incorpora elementos del Código



de Conducta de Djibouti, y aunque de carácter regional, y dirigido a la lucha contra la piratería para los Estados de África Oriental, su ámbito de aplicación es más amplio, dado que contempla varias actividades marítimas ilícitas, incluidas la pesca ilegal, el tráfico ilícito de drogas, la piratería y el tráfico de migrantes.

En el Código prevalece la intención de cooperar en la prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, combatir la delincuencia transnacional organizada en el ámbito marítimo, el terrorismo marítimo, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y otras actividades ilícitas en el mar; con el objetivo, de acuerdo con las posibilidades de las partes, estas se comprometan a realizar tareas de coordinación y ejecución así:

- Compartir y comunicar la información pertinente
- Interceptar los buques y/o aeronaves sospechosos de participar en tales actividades ilícitas en el mar
- Garantizar que las personas que cometen o intentan cometer actividades ilícitas en el mar sean aprehendidas y enjuiciadas; y
- Facilitar cuidados, un trato y una repatriación adecuados a la gente de mar, pescadores, otro personal de a bordo y pasajeros víctimas de actividades ilícitas en el mar, especialmente si han sido víctimas de actos de violencia (OMI, Código de Conducta de Djibouti, 2009, p. 53).

El Código reconoce los principios de la igualdad soberana y la integridad territorial de los Estados y los de la no intervención en los asuntos nacionales de otros Estados, y complementa el Memorando de entendimiento existente sobre la red integrada de servicios de guardacostas en África Occidental y Central, y sus resoluciones propenden porque los Estados de la región elaboren una estrategia regional integral y un marco de lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar, incluidos mecanismos de intercambio de información y coordinación operacional, aprovechando las iniciativas existentes, como las emprendidas bajo los auspicios de la OMI.

Además, establece un fondo fiduciario de multidonantes que se utilizará para ejecutar proyectos de protección marítima de la OMI, de conformidad con el Código de Conducta y el Memorando de entendimiento, y continuar con las actividades recientes, como los ejercicios teóricos

de la OMI que tienen por objeto demostrar la necesidad de cooperación entre los departamentos y organismos gubernamentales a través de una serie de hipótesis cambiantes para determinar las respectivas funciones, responsabilidades, procesos y procedimientos con respecto a las actividades habituales y durante un suceso (OMI, 2014, p. 54).

2.1 Generalidades de la Seguridad Marítima y Fronteriza en Colombia

2.1.1 Antecedentes del Derecho del Mar y los delitos marítimos

Antes de hablar propiamente del derecho marítimo vigente y en específico de la seguridad marítima en Colombia, hay que empezar por entender la naturaleza de la actividad marítima, y su dificultad para poder ejercer el control de estas actividades por parte del Estado Ribereño, que actualmente la norma considerada como “el control de las actividades (2324, 84) dentro de su jurisdicción”³ y su proceso histórico, caracterizado por conflictos e incertidumbres dentro de la comunidad internacional y cuyo resultado fue la puesta en marcha de convenios o tratados entre los países, con lo que de manera fundamental se estructuran los derechos y deberes de los Estados en los mares.

Al establecer un punto de inicio de la actividad marítima, muchas fuentes coinciden en fundar sus inicios al mismo nacimiento de la civilización, partiendo del hecho que los primeros asentamientos humanos se localizaban en zonas cercanas a los ríos. Posteriormente y a medida que se adquirían nuevos conocimientos sobre la ciencia de la navegación, estas dinámicas en zonas de afluentes

³ El 2324/84 Artículo 3. Actividades Marítimas: Para los efectos del presente Decreto se consideran actividades marítimas las relacionadas con: 1. La señalización marítima. 2. El control del tráfico marítimo. 3. Las naves nacionales y extranjeras y los artefactos navales. 4. La navegación marítima por naves y artefactos navales. 5. La Marina Mercante y el Transporte Marítimo. 6. Las comunicaciones marítimas. 7. La construcción, operación y administración de instalaciones portuarias. 8. La utilización, protección y preservación de los litorales. 9. La investigación científica marina en todas sus disciplinas. 10. Los sistemas de exploración, explotación y prospección de los recursos naturales del medio marino. 11. La búsqueda y extracción o recuperación de antigüedades o tesoros naufragos. 12. La recreación y el deporte náutico marinos. 13. La búsqueda y salvamento marítimos. 14. La conservación, preservación y protección del medio marino. 15. La colocación de cualquier tipo de estructuras, obras fijas o semifijas en el suelo o en el subsuelo marino. 16. El servicio de pronósticos de mar y de tiempo. 17. Los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica. 18. La administración y desarrollo de la zona costera. 19. Los astilleros y la construcción naval. 20. Otros usos y/o aprovechamientos del medio marino.



se transformaron en conocimientos y prácticas en el mar, dadas las exigencias alimenticias y comerciales que tenían las poblaciones (Unimilitar, 2002). El ejercicio de conocimiento de las facilidades en el mar, a la larga crearía un espacio en el que muchas culturas que se beneficiaban de la pesca y de la navegación (y con ello ejercían una influencia específica en el mar) generarían un contacto comercial por medio del trueque u otras actividades y navegarían por distintas zonas creando los primeros circuitos comerciales. En este sentido, se entiende que los principios del derecho marítimo se hayan establecido por efectos de costumbre entre los pueblos (derecho consuetudinario internacional).

Así por ejemplo, desde la constitución de Barbarroja del 5 de junio de 1162 puede evidenciarse el empleo de este término en el extracto “*Januenses iudices secundum leges nostras romanas et bonam consuetudinem eorum justitiam faciant conquerenti*”; el mismo concepto se expresaba en una constitución de 1192 de Enrique VI. En Pisa al lado de la ley romana, regía la “*consuetudo*”, según el cual se juzgaban los negocios marítimos. En este desarrollo, se evidencia en Venecia la “*consuetudo*”, la cual fue la única fuente viva de la materia, hasta la legislación del siglo XIII. En Italia meridional el derecho de Trani y de Amalfi tiene una trama de derecho consuetudinario, o mientras que para el restante litoral, el *jus navale Rhodiorum* se mantiene incólume como tal (Encina, 2000).

Como se ha mostrado, se tienen ejemplos a través de la historia sobre el desarrollo de una serie de normas aplicables al comercio, donde se acordaban reglas claras y obligaciones para el transportador y el dueño de la carga, como en el Código de Manu, las Leyes de Rodas, el Código de Justiniano en Roma, las reglas de Olerón (que se identifican como una de las primeras leyes marítimas de Europa Occidental) (Rooles de Olerón, 1160), las tablas de Amalfi en el Mediterráneo (s. XII), las leyes de Wisby en el mar Báltico (s. XV), el libro negro del Almirantazgo del Reino Unido – Broad of Admirally (s. XIV- XV), los adelantos que en este tema realizaron los españoles en documentos como las Partidas de Alfonso X el sabio, las ordenanzas de Sevilla o los Estatutos de la Casa de Contratación de Sevilla (Chávez, 2011, p. 21).

Por otro lado, este periodo de tiempo que se puede considerar como la etapa antigua de la navegación (Unimilitar, 2002), es donde surge el primer delito marítimo: la piratería. Entendiendo que el acto de hurtar no tiene una periodización exacta, se puede considerar que el robo nace de la supervivencia humana en sus primeras épocas y se expresa

haciendo uso de cualquier medio para lograr un fin ante la ausencia de un Estado que tenga el monopolio de la fuerza para controlar el comportamiento de las personas (Pérez, 2011). Desde esta perspectiva el robo es una respuesta ante condiciones adversas a las que se enfrenta el ser humano en materia de supervivencia y en detrimento de los demás; partiendo de esta premisa, la piratería sólo es un reflejo de una dinámica natural del ser humano antiguo, pero trasladado al escenario marítimo.

Hay que hacer una salvedad sobre lo que ha sido históricamente la actividad pirata, ya que pasando por sus diferentes periodos, desde Grecia, Egipto y los vikingos, dejó de ser producto del acto de supervivencia para convertirse en una actividad que constituía toda una forma de vida al interior de su cultura y que en buena medida hace ver el carácter mítico y de admiración que actualmente tienen algunos imaginarios sobre la piratería; idea que contrasta bastante con la noción de la piratería como robo en pro de subsistir.

La piratería tiene tanto grado de poder que ha sido utilizada como instrumento de guerra. Ejemplo de esto fue la utilización de la guerra del Corso, donde potencias europeas logran convertirse en una verdadera amenaza para la corona española. En su momento era un método de guerra no convencional que generó una forma de táctica asimétrica, su propósito era el de disputar el dominio y control de los mares y romper las líneas de comunicación entre la metrópoli y las colonias que de ella dependían, mediante la incorporación de los piratas al conflicto contra España. Francia, Inglaterra y Holanda legalizaron su actividad por medio de la oferta de patentes de Corso, razón por la que posteriormente se les conoce como corsarios. La diferencia fundamental entre la piratería y el corso, fue su carácter legal.

Al respecto comenta Elizondo, los mecanismos de control y exclusividad sobre los territorios recién conquistados lo fundamentan en el famoso principio del *Mare Clausum* (mar cerrado). Frente a esta tesis, la teoría del *Mare liberum*⁴ condujo a

⁴ Cfr., sobre este punto: García Arias, L. “*Historia del principio de libertad de los mares*”. Santiago de Compostela, 1946. La tesis del mar libre es la sostenida por Grocio, contradicha por Serafin de Freitas y Juan de Solórzano Pereira, juristas del XVII que basaban su argumentación, no tanto en fórmulas jurídicas sino históricas y concretamente en la bula de Alejandro VI, en la que se proponía una situación monopolista que favorecía a España y Portugal. En las polémicas sobre la libertad de los mares figuraron siempre intereses nacionales o regionales, como fueron las aspiraciones venecianas al dominio del Adriático o las genovesas a la soberanía



facilitar lo que se convirtió en pillaje de las riquezas acopiadas por España, sobre todo desde el final de la segunda década del siglo XVI, con los traslados de los grandes tesoros mexicanos a Castilla, interceptados por piratas franceses. La Casa de Contratación, ante las incursiones de piratas en el Caribe, puso en práctica mecanismos para defender los cargamentos que partían hacia y desde las Indias, con el aseguramiento de los periplos navieros y la información a las autoridades con anticipación del arribo de flotas mediante el denominado “navío de aviso”, embarcación de poco tonelaje y desplazamiento rápido que, como su nombre indica, alertaba de las expediciones (Elizondo, p. 6).

Este método de guerra trajo como consecuencia sesiones territoriales por parte de España en islas como la Española, Guadalupe, Aruba, Jamaica, entre otras, además de la interferencia constante de las líneas de comunicación marítimas, el ataque y hundimiento de naves y grandes convoyes y la fortificación de los puertos generando grandes costos y en últimas la decadencia de la influencia española y de su gobierno.

Posteriormente y de la mano con la expansión natural que tiene el comercio y la exploración, se crean nuevos circuitos comerciales, se hallan tierras vírgenes para explotar en otras partes y se llevan a cabo enfrentamientos con otros Estados, lo que tendrá como resultado de manera incipiente lo que hoy en día conocemos como comunidad internacional (Unimilitar, 2002). En este momento surge Hugo Grocio como el primer antecedente que se tiene del derecho internacional público propiamente, en su obra “*De Mare Liberum*”, de 1609, se argumenta una defensa fuerte a la libertad de navegación partiendo de principios de derecho

sobre el mar de Ligur. En el mismo sentido y contra los principios de libertad de las comunicaciones, surgió en Inglaterra la doctrina de Selden, más historiador que jurista. La polémica se prolongó en el siglo XVIII destacando la obra del holandés Bynkershoek “*De dominio maris*” en la que se analizaban criterios sobre las pretensiones de apropiación de determinados mares, tales como los derivados del descubrimiento, la ocupación, la atribución pontificia o imperial, la posesión de las costas vecinas, la convención o pacto y la prescripción adquisitiva. El autor holandés contradujo una a una todas las argumentaciones de los “monopolistas” y abrió lo que siempre fue doctrina en la Escuela Española del Derecho Natural de Francisco de Vitoria, es decir, la defensa de la libertad de navegación, la imposibilidad de limitación de los espacios oceánicos y la tendencia a lo que luego habría de ser el control jurisdiccional sobre el mar territorial y en nuestros días la zona económica exclusiva; cuestiones estas que en definitiva son también limitaciones al principio de libertad de los mares, pero promovidas con base en Convenciones Internacionales y no en imposiciones unilaterales, más o menos imaginativas, pero casi siempre fundadas en puntos de vista más egoístas y de fuerza que jurídicos.

natural, sin embargo, cuenta con antagonistas del iusnaturalismo como Francisco de Victoria, el cual concibe el derecho en el mar como un derecho donde el Estado ejerce plena jurisdicción de un cuerpo de agua de forma cerrada a otros Estados; claro que en términos de los principios de las aguas internacionales, la idea de “*Mare Liberum*” se acepta para mar internacional, océanos y cualquier cuerpo de agua fuera de la jurisdicción de los Estados. En esta etapa clásica de la navegación en general “el régimen jurídico del mar se expresa en términos de comercio y seguridad, un ejemplo de ello lo constituye el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, que inspiró la conocida tesis del Almirante norteamericano Alfred T. Mahan, para el dominio mundial a través del control de los mares, y de los puntos costeros más estratégicos” (Unimilitar, 2002).

En este periodo no hay una delimitación clara de lo que es el mar territorial y su anchura, pero esta idea se expresaba en la capacidad que tenían los Estados para defender sus costas. Con esta noción que se tenía de mar territorial, se desarrolló el contexto en el que los intereses colonialistas y posteriormente imperialistas de los Estados en términos económicos y estratégicos se cristalizaban en su capacidad militar hasta finales de la Segunda Guerra Mundial (Unimilitar, 2002). Lo más cercano que llegó a madurar sobre asuntos de derecho internacional referente al mar, son las conferencias de 1899 y 1907 que en esencia muestran los lineamientos del ejercicio de guerra marítima; el convenio de Ginebra de 1906, que habla sobre la suerte de los heridos y náufragos; y la declaración naval de Londres de 1909, sobre el apresamiento de buques (Unimilitar, 2002).

Ahora bien, en cuanto a las actividades ilícitas por mar que se empezaron a desarrollar y florecieron en este periodo, hay que destacar que son en buena medida la mayoría de actividades ilícitas que tienen lugar hoy en día, pero hay que hacer la salvedad que el tratamiento jurídico y la tipificación como delito varía significativamente atendiendo el contexto contemporáneo y el clásico.

En primer lugar está el contrabando, que no es más que la necesidad de suplir una demanda con una oferta no competitiva o contraria a los intereses de los Estados (Perusset, 2006), y tiene lugar dado el avance en materia comercial entre los pueblos. Si bien los orígenes de la palabra son de época medieval, en materia económica no es más que evasión de impuestos o la venta de productos prohibidos por los Estados, quienes de una u otra manera sirven como mediadores y garantes



de estas transacciones comerciales sacando un provecho de ello. Hay que mencionar que este delito tiene su mayor expresión desde la época colonial dado el mismo grado de lucro y los pocos costos a un beneficio muy rentable que significa no pagar impuestos o traficar con productos prohibidos.

A grandes rasgos se tienen dos escenarios: por un lado, esta actividad representaría una vía de escape ante cualquier necesidad de subsistencia, donde el implicado, luego de constatar los costos y los beneficios, asume el riesgo de participar de ella, por lo tanto, las personas que generalmente realizan esta práctica son personas con problemas de desempleo o sin un salario fijo y además con necesidad de mantener a sus familias (Fernández, 2016). Por otro lado, están aquellos que apuntan a obtener grandes ganancias y su objetivo no es más que el lucro y el poder.

Otra actividad ilícita en este periodo es el polizonaje; en el caso del polizón, se entiende como la forma en que una persona se transporta de manera furtiva a otro país y que en esta época en particular lo hacía por medio marítimo en buques (Noguera, 2008). Sin embargo, en la época moderna, el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional en 1965, enmendado (FAL), define como polizón “Una persona que se oculta en un buque o en la carga que posteriormente se embarcará en el buque, sin el consentimiento del armador o del capitán o cualquier otra persona responsable y que se detecta a bordo de la nave después de que haya salido del puerto, o en el de carga durante su desembarque en el puerto de llegada, y se reporta como polizón por el maestro a las autoridades correspondientes” (OMI). El polizonaje tendría su mayor expresión en América cuando europeos de clase media y baja iban en busca de oportunidades al nuevo continente. Es importante aclarar que en este caso el polizón, como sujeto activo, tiene la intención de efectuar esta conducta.

En cuanto a la trata de personas, hay que decir que este término es más contemporáneo, y más bien hay que catalogarlo como una clase de esclavitud en este contexto⁵. La esclavitud como tal, fue una institución fuerte en tiempos coloniales y su propósito fue el de utilizar fuerza de trabajo africana en principio para la explotación de recursos. Sin

⁵ Trata de personas: comercio de personas o tráfico de personas es el comercio ilegal de seres humanos con propósitos de esclavitud reproductiva, explotación sexual, trabajos forzados, extracción de órganos, o cualquier forma moderna de esclavitud. Es un delito internacional de lesa humanidad y viola los derechos humanos de la persona, también se lo denomina la esclavitud del siglo XXI.

embargo, no empezó su declive hasta cuando llegó el despliegue enérgico del movimiento ilustrado en el mundo occidental y las rebeliones de esclavos en América (Outram, 2009). En el caso de la trata de personas, no hay voluntad de la persona que se transporta de realizar este acto.

Por otro lado existe el tráfico ilegal de personas⁶, en donde se utilizan las líneas de comunicación marítimas para que personas bajo su voluntad, lleguen a su destino en forma ilegal.

Del mismo modo, el tráfico de drogas lo podríamos localizar en esta época clásica de la navegación (Unimilitar, 2002), partiendo como antecedente importante la primera guerra del opio entre 1839 y 1842. En esencia este conflicto ocasionado por la prohibición de China a comprar el opio que vendían Ingleses, Americanos y Franceses (Unimilitar, 2002), desencadenó la guerra que sería el principio de la lucha de un Estado contra el tráfico de drogas; no obstante, hay que hacer la salvedad que en este escenario quienes desarrollaban el comercio de la droga eran los mismos Estados y no grupos irregulares o mafias.

Más adelante nos encontramos en la *Etapa moderna de la navegación* (Unimilitar, 2002), que parte con la declaración 2667 del 28 de septiembre de 1945 del presidente Truman y se extiende hasta 1970 basándose en la convención de 1958 de Ginebra, sobre el mar territorial y la zona contigua. Aquí se definen elementos jurisdiccionales para los Estados, como alta mar, plataforma continental y mar territorial, sin embargo, pero no se define su anchura.

Más tarde con la declaración de 1960 de Ginebra, tales elementos constitutivos del derecho del mar fracasarían al no encontrar un apoyo unánime de los Estados participantes, ya que se encontraban controversias, por ejemplo, en lo que se entiende como mar territorial, puesto que unos proponían que el mar territorial debía extenderse hasta seis millas y otros hablaban que este debía ser de 12 millas (Unimilitar, 2002).

En este periodo vemos que en su mayoría las actividades ilícitas por mar siguen desarrollándose con normalidad al no contar con un respaldo en materia de derecho internacional que hable sobre

⁶ Tráfico ilegal de personas y/o tráfico ilegal de migrantes son términos utilizados para describir la transportación de gente, por una variedad de razones, a través de fronteras internacionales hacia un punto de entrada no oficial de un país de destino.



estos fenómenos de forma extensa y ponga sobre la mesa un tratamiento efectivo a las actividades ilícitas, a pesar de que en la Convención de Ginebra de 1936 se llevó a cabo un convenio para la supresión de las drogas nocivas mediante acuerdos bilaterales para luchar contra este problema (Convención de Ginebra, 1936). Partiendo de este indicio se podría considerar que hay un recrudescimiento de la actividad delictiva marítima, sin embargo, hay que aclarar que actividades como el narcotráfico y la piratería verían su mayor expresión hasta las décadas de 1980 y 2000 respectivamente con el narcotráfico en Colombia y la piratería en Somalia.

En la primera mitad de la década del 70, nos ubicaríamos en la Etapa contemporánea de la navegación y el derecho marítimo. Comienza en 1973 con la tercera conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar llevada a cabo en Caracas, Venezuela; de esta conferencia hay que destacar la incorporación de algunos conceptos a las convenciones de Ginebra, la alta participación de Estados y su larga elaboración (Unimilitar, 2002), además que su construcción fue en plena guerra fría, pero es esta Convención la que define en términos de distancias los espacios jurisdiccionales marítimos.

En esta etapa ocurren los hechos del 11 de septiembre de 2001, que generaron un frente efectivo contra los delitos marítimos gracias a lo que se denominaría la lucha contra el terrorismo (Unimilitar, 2002). Aquí se considera el medio marítimo como el escenario susceptible para que grupos al margen de la ley o “terroristas” muevan sus recursos para fortalecerse, efectuar acciones delictivas y financiarse. En cabeza de Estados Unidos se cambia la antigua concepción de seguridad marítima entendida como los parámetros mínimos para llevar a cabo la adecuada navegabilidad en el mar, por un concepto más en vía a la protección de la libre circulación de mercancías y la defensa de los Estados ante amenazas terroristas, donde el buque puede ser objeto en dos sentidos: acciones terroristas a bordo, o instrumento para acciones de este tipo para objetivos en tierra generalmente centros poblados importantes o industrias costeras.

De esta manera, se pueden destacar fuertes tendencias que tienen cada uno de estos primeros antecedentes de las actividades ilícitas. En primera instancia, hay que enfatizar el hecho de, que si bien la pobreza o las condiciones adversas son un fuerte indicativo para que surja la actividad ilícita, no son del todo determinantes. Estas condiciones adversas pueden obligar a las personas a tomar medidas de carácter ilícito para lograr su supervivencia, ya sea con el contrabando u otra actividad (Fernández,

2016). El hecho de que esta actividad se pueda constituir como un estilo de vida al hacer parte de su cultura o, por el hecho de que la actividad tiene un alto grado de rentabilidad luego de constatar los costos y los beneficios del ilícito, hace pensar que más allá de poder sobrevivir, se busca constituir como “profesión”; dicho de otra forma, una cosa es verse obligado a actuar en contra de los principios éticos, religiosos y culturales para garantizar su vida y otra, es utilizarlo con fines de lucro o generador de poder. Ejemplo de esto es ver cómo durante las guerras del opio, una actividad como el narcotráfico tuviera tanto grado de rentabilidad que incluso gozaba del respaldo de los Estados y se justificaban acciones militares y políticas contra otro Estado.

Ilícitos como la piratería, el contrabando o el narcotráfico, generan una lógica de lucro y poder con la formación de mafias y demás estructuras criminales; esto crea toda una cultura delictiva a la que buena parte de la población, sobre todo personas de bajos recursos, lo ven con buenos ojos y como una forma de sustento para mejorar sus condiciones de vida.

Por otro lado, al revisar esta evolución general sobre los antecedentes del derecho marítimo, hay que resaltar que se ha enfocado en defender o fortalecer los intereses de los Estados hegemónicos, más allá de llegar a un consenso universal y vinculante que tenga un carácter imparcial en la comunidad internacional. El hecho de que algunas naciones no sean signatarias de la convención del mar como Estados Unidos o naciones que no la ratifican como Colombia, deja ver esta idea. De esta forma, el poder y el desarrollo de los Estados se garantiza al proteger los circuitos comerciales, lo cual es más importante que lograr la paz y la equidad de las naciones en los espacios marítimos; aunque visto a la luz de la teoría liberal, se logran conciliar estas dos concepciones.

2.1.2 Seguridad Marítima e importancia del código PBIP

Para hablar acerca del contexto en el que se encuentra la seguridad marítima, la cual hace referencia a la seguridad del buque, y a la seguridad del medio en el que se desplaza; por tanto, pueden distinguirse dos vertientes de la seguridad marítima, la de la navegación propiamente dicha y la seguridad del ambiente marino (Roselló, 2009) y qué se entiende por eso, además, comprender cómo actúan las organizaciones o convenciones internacionales más importantes en este aspecto, ya que se debe tener en cuenta que la mala implementación de estos instrumentos podría afectar la soberanía marítima de los Estados referida a sus límites marítimos.



Tenemos como punto de partida, y como se mencionó de forma somera anteriormente, la Convención del Mar (Convemar), que normalmente es considerada como la constitución de los océanos, pero también hay que destacar organismos y convenios que en buena medida tienen un título importante en lo que se refiere a la adecuada navegabilidad y las medidas de protección en el mar.

En efecto, la Convemar se encarga de estipular los conceptos de soberanía marítima, límites marítimos, entre otros, a través de los cuales exige que todas las normas estipuladas sean cumplidas por los países, pero adicionalmente en el marco de organizaciones y convenios hay parámetros adicionales que deben ser cumplidos haciéndolos parte de los derechos y deberes de los Estados en el mar, lo que obliga a los Estados a tener obligaciones de control hacia embarcaciones que naveguen en sus aguas surgiendo así la figura del Estado Rector del Puerto⁷, que se encarga de la Supervisión de

7 Convemar, Artículo 94. Deberes del Estado del Pabellón.

1. Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón.

2. En particular, todo Estado:

a) Mantendrá un registro de buques en el que figuren los nombres y características de los que enarbolan su pabellón, con excepción de aquellos buques que, por sus reducidas dimensiones, estén excluidos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas; y

b) Ejercerá su jurisdicción de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón y sobre el capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque.

3. Todo Estado tomará, en relación con los buques que enarbolan su pabellón, las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones, a:

a) La construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques;

b) La dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables;

c) La utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes.

4. Tales medidas incluirán las que sean necesarias para asegurar:

a) Que cada buque, antes de su matrícula en el registro y con posterioridad a ella en intervalos apropiados, sea examinado por un inspector de buques calificado y lleve a bordo las cartas, las publicaciones náuticas y el equipo e instrumentos de navegación que sean apropiados para la seguridad de su navegación;

b) Que cada buque esté a cargo de un capitán y de oficiales debidamente calificados, en particular en lo que se refiere a experiencia marinera, navegación, comunicaciones y maquinaria naval, y que la competencia y el número de los tripulantes sean los apropiados para el tipo, el tamaño, las máquinas y el equipo del buque;

c) Que el capitán, los oficiales y, en lo que proceda, la tripulación conozcan plenamente y cumplan los reglamentos internacionales aplicables que se refieran a la seguridad de la vida en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio.

5. Al tomar las medidas a que se refieren los párrafos 3 y 4, todo

la inspección de buques de pabellón extranjero en los puertos nacionales con el objeto de verificar que el estado del buque y su equipo cumplan las prescripciones establecidas en los reglamentos internacionales y que el buque esté tripulado y se explota de conformidad con tales normas (OMI, Port State Control, 2016) o como Estado de abanderamiento propiciando condiciones de seguridad a los buques registrados bajo su bandera por medio de inspecciones y verificaciones de la aplicación de los reglamentos internacionales y las directivas nacionales obteniendo su condición de navegabilidad bajo los parámetros de funcionalidad de la nave.

El porqué de la seguridad marítima y la necesidad de los Estados de llevarlo a cabo, básicamente se puede explicar por el hecho de que el transporte marítimo desde siempre ha jugado un papel importante en el ámbito económico de los pueblos y posteriormente de los Estados. “En la actualidad, según datos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Transporte (Unctad), más del 90% del comercio mundial se transporta por mar. Traducido a cifras reales, la demanda mundial de transporte marítimo creció en 2008 un 4,3% en relación con el año anterior, hasta alcanzar los 7.745 millones de toneladas”. (Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, 2008).

Por lo anterior, sobran argumentos para entender que la protección del transporte marítimo es un asunto importante en términos estratégicos y económicos que por obvias razones los Estados deben atender. Pero adicionalmente, y considerando que los océanos son un nicho común en el cual se desarrolla el comercio mundial, es innegable que el tratamiento de la protección marítima es de carácter global y transnacional, y de ahí que la normatividad de la protección marítima deba

Estado deberá actuar de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales, generalmente aceptados, y hará lo necesario para asegurar su observancia.

6. Todo Estado que tenga motivos fundados para estimar que no se han ejercido la jurisdicción y el control apropiados en relación con un buque podrá comunicar los hechos al Estado del Pabellón. Al recibir dicha comunicación, el Estado del Pabellón investigará el caso y, de ser procedente, tomará todas las medidas necesarias para corregir la situación.

7. Todo Estado hará que se efectúe una investigación por o ante una persona o personas debidamente calificadas en relación con cualquier accidente marítimo o cualquier incidente de navegación en alta mar en el que se haya visto implicado un buque que enarbole su pabellón y en el que hayan perdido la vida o sufrido heridas graves nacionales de otro Estado o se hayan ocasionado graves daños a los buques o a las instalaciones de otro Estado o al medio marino. El Estado del Pabellón y el otro Estado cooperarán en la realización de cualquier investigación que este efectúe en relación con dicho accidente marítimo o incidente de navegación.



acoger a todos los Estados buscando unificar esas reglas para facilitar las actividades que en el mar se desarrollan, mostrando un trabajo conjunto para afrontar los retos que exige un mundo cada vez más globalizado. Desde esta perspectiva, la actividad económica y la posibilidad para que haya un libre flujo de mercancías, denota una perspectiva economista para entender el desarrollo de la humanidad, sin embargo, teniendo en cuenta que esta perspectiva hoy en día está contenida dentro del imaginario neoliberal, (Moreno, 2005, p. 1) haría pensar que la intervención del Estado sería innecesaria, ya que lo mismos privados deberían estar en capacidad para crear sus propios sistemas defensivos en el mar, no obstante, más allá del debilitamiento del Estado, este sigue siendo un actor importante para que los circuitos comerciales tengan un comportamiento normal y seguro (Unam, 2015). Por esto es importante entender también el concepto que proviene de la Convemar sobre Estado ribereño, que tiene derechos exclusivos sobre la plataforma y el mar territorial, de esta forma legisla en esta jurisdicción buscando siempre mejorar condiciones para sus connacionales, ya sea en materia de transporte de carga como el cabotaje o la pesca o explotación de recursos no vivos y además de poder imponer condiciones de navegación al paso inocente por motivos de seguridad así como acciones que busquen la preservación del medio ambiente marino y la investigación científica, pero además establece una jurisdicción penal⁸ y civil⁹.

8 En relación a la *jurisdicción penal*, el artículo 27 señala: “1. La jurisdicción penal del Estado ribereño no debería ejercerse a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial para detener a ninguna persona o realizar ninguna investigación en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, salvo en los casos siguientes: Si el delito tiene consecuencias en el Estado ribereño; Si el delito es de tal naturaleza que pueda perturbar la paz del país o el buen orden en el mar territorial; Si el capitán del buque o un agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón han solicitado la asistencia de las autoridades locales, o si tales medidas son necesarias para la represión del tráfico, ilícito de estupefacientes o de sustancias sicotrópicas. Las disposiciones precedentes no afectan el derecho del Estado ribereño a tomar cualesquiera medida autorizadas por sus leyes para proceder a detenciones e investigaciones a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial procedente de aguas interiores...”

9 Señala, el artículo 28: “1. El Estado ribereño no debería detener ni desviar un buque extranjero que pase por el mar territorial, para ejercer su jurisdicción civil, sobre una persona que se encuentre a bordo. 2. El Estado ribereño no podrá tomar contra ese buque medidas de ejecución ni medidas cautelares en materia civil, salvo como consecuencia de obligaciones contraídas por dicho buque o de responsabilidades en que éste haya incurrido durante su paso por las aguas del Estado ribereño o con motivo del mismo. 3. El párrafo precedente no menoscaba el derecho del Estado ribereño a tomar, de conformidad con sus leyes, medidas de ejecución y medidas cautelares en materia civil en relación con un buque

Como prioridad en el mercado mundial, los Estados han desarrollado un consenso general que no mira las necesidades reales de los Estados en términos de desigualdad, problemas sociales, etc. Lo importante en este contexto global es facilitar el desarrollo comercial como instrumento de competencia entre los privados, “los cuales tendrán en el desarrollo tecnológico y en el eficientismo las únicas medidas para asegurar el éxito económico mundial” (Cruz, 2002).

De esta manera, los riesgos que se ciernen en este contexto actual se enmarcan en una contradicción, donde el impulso de los entes privados por maximizar la competencia reduciendo costos para obtener beneficios en una economía mundial en expansión, está enfrentada a la imposibilidad de un desarrollo de la actividad económica que atienda a las necesidades de las personas en sus respectivos Estados. Esta idea de competencia en una sociedad del mercado que pretende buscar el bien común, tendrá en sí mismo un proceso contradictorio cuando se pretende desarrollar en una sociedad con profundas desigualdades (Cruz, 2002). Como consecuencia, se crea un dinamismo de movimientos sociales que pretenden obtener mayor participación en la esfera política, con el fin de cambiar los lineamientos políticos de la economía globalizada contemporánea, y cuya respuesta inmediata ante estas demandas es de carácter represivo, como es la respuesta natural de los Estados contemporáneos, no solo a los problemas de legitimidad por parte de sus ciudadanos, sino también frente a las actividades ilegales (Cárdenas, 1995).

Ahora, de la mano de este proceso globalizador económico que trae consigo el neoliberalismo, el crimen organizado se ha transnacionalizado, en otras palabras, ha transgredido las fronteras de los Estados. De acuerdo con la Organización de Estados Americanos, OEA, desde el 2003 el crimen organizado comienza a ser difundido como un problema de seguridad regional y de los Estados del hemisferio. La razón de calificarlo como “problema general” para los Estados de la región se explica en buena medida por las vulnerabilidades socio-político-económicas de los Estados, y se resume en estos términos: “Los vacíos legales, la falta de capacidad estatal, la corrupción, la existencia de un gran sector económico informal (y subterráneo) y de amplios sectores de la sociedad sin acceso a la economía formal, son brechas en la cohesión social

extranjero que se detenga en su mar territorial o pase por él procedente de sus aguas interiores”.



y política que son ocupadas y luego magnificadas por el crimen organizado” (Mathieu y Rodríguez, 2009). Ahora las crisis económicas por las que han pasado muchos países de la región han creado un crecimiento de la deuda externa y sumado a la caída del Estado a manos del neoliberalismo, ha conllevado a un proceso de privatización del sector público y la debilidad fiscal, lo cual es el contexto en donde el crimen organizado en las últimas dos décadas ha venido en proceso de crecimiento, trayendo como consecuencia un impacto en la sociedad, no sólo desde el punto de vista económico, sino además creando una cultura de facilidad en la consecución de recursos por cualquier acción legal o ilegal, minando la cultura y por ende la sociedad (Mathieu y Rodríguez, 2009).

Las actividades criminales se estructuran de esta manera en un marco donde hay una demanda de productos ilegales en los países del primer mundo, ejemplo de esto es el tráfico de la droga. Pero por otro lado y como consecuencia de la falta de oportunidades económicas y la consecuente expulsión o falta de trabajo para ocupar la mano de obra, se dinamizaron fenómenos como el tráfico de emigrantes ilegales y las redes de explotación sexual de mujeres y niños (Mathieu y Rodríguez, 2009). La debilidad económica de los países latinoamericanos permitió al mismo tiempo negocios ilegales como la piratería musical, informática y la falsificación de productos textiles, cualquiera de estos negocios ilegales gozaron de un alto grado de justificación para atacarlos por medios policivos que, sin embargo, son insuficientes o ineficientes (Mathieu y Rodríguez, 2009).

En términos formales, a estos Estados que se les puede calificar como débiles, considerando su poca capacidad de aplicación de políticas públicas, escasa cohesión sociopolítica, escaso desarrollo socioeconómico y centralidad territorial en el sentido de la poca presencia física e institucional del Estado en su territorio, han hecho que el crimen organizado se transforme y sea una amenaza para todos los países donde las organizaciones criminales operan con sus negocios ilícitos dada la debilidad de los Estados (Mathieu y Rodríguez, 2009). Esto no significa que el Estado tenga que ampliar su capacidad de coacción, sino también mejorar variables socioeconómicas, presencia territorial, participación y cohesión sociopolítica; variables que de no mejorar propician la pobreza, la desigualdad y la falta de unidad (Mathieu y Rodríguez, 2009).

Para entender la naturaleza del crimen organizado contemporáneo, hay que entender por qué representan una amenaza, ya que no es lo mismo hablar de una amenaza para países del primer mundo, que para países periféricos, donde el grado

de amenaza hace que el problema cambie. Un ejemplo de esto sería lo que representa el terrorismo islámico, donde el grado de amenaza es mayor para los países del primer mundo, ya que son estos los que ejercen influencia en tierra islámica y, en este sentido, los países periféricos no tendrían gran notoriedad para el Islam fundamentalista aunque nunca descartables. Para el caso de Colombia, problemas como el narcotráfico o la subversión, son de orden prioritario para su agenda política, enfatizando que estos problemas de seguridad pública repercuten en la integridad del Estado - Nación (Mathieu y Rodríguez, 2009).

Como se mencionó anteriormente, la globalización neoliberal necesitó un cambio importante en las funciones del Estado, aquí el Estado cede el monopolio de diversas actividades de la vida social y económica y lo deja en manos de la racionalidad del mercado. “En este sentido, el modelo postula la flexibilización de los mercados (capitales, bienes y labores) como una de sus premisas fundamentales, implementada mediante la modificación del marco jurídico e institucional o modernización del Estado” (Jiménez y Delgado, 2007). Dicha modernización no sólo implicó una transformación en el régimen que maneja el Estado, sino también de organismos que hacen posible dicha transformación. En este sentido, sobresalen organismos como la Organización Internacional del Trabajo, OIT, o el Fondo Monetario Internacional, FMI, quienes definen en buena medida los parámetros de desarrollo más acordes a una economía de mercado en el marco de globalización neoliberal.

En cuanto al ámbito de protección marítima, hay que decir que hay una correspondencia en el cambio de enfoque económico de la globalización. Como primera medida hay que mencionar los cambios que ha sufrido la Organización Marítima Internacional, OMI, en cuanto al término de seguridad marítima, donde en primera instancia la seguridad en el mar se entiende en términos de parámetros mínimos de seguridad en los buques y protección del medio marítimo. Luego, paulatinamente se ha venido dando prioridad a entender la seguridad marítima en términos de seguridad del libre flujo de mercancías, intentando posteriormente conciliar estas dos concepciones como se mostrará más adelante. A esto, una perspectiva neoliberal explicaría este cambio en los siguientes términos: “Los institucionalistas neoliberales no afirmamos que los acuerdos internacionales sean fáciles de hacer o de mantener, por cierto, asumimos lo contrario. Lo que afirmamos es que la capacidad de los Estados para comunicarse y cooperar depende de las instituciones hechas por el hombre, que varían históricamente



y según los temas, en naturaleza (respecto de las políticas que incorporan) y en fuerza (en términos del grado hasta el cual sus reglas están claramente especificadas y son rutinariamente obedecidas)” (Keohane, 1988).

En el ámbito marítimo, las amenazas marítimas cuentan para su tratamiento con una normatividad global de protección, que en general es tratada en el marco de la OMI, (Organización Marítima Internacional por sus siglas), el cual es un organismo de las Naciones Unidas que se especializa en tratar asuntos referidos a la seguridad y protección del tráfico marítimo internacional, pero también se ocupa de prevenir la contaminación del medio marino. También trata asuntos de ámbitos diferentes, “entre ellos las cuestiones relativas a responsabilidad civil e indemnizaciones, así como la facilitación del tráfico marítimo internacional” (OMI). Esta organización fue creada en virtud de un convenio adoptado el 17 de marzo de 1948, en Ginebra, bajo los auspicios de las Naciones Unidas, y se reunió por primera vez en enero de 1959 (OMI). Los parámetros establecidos por la OMI son acogidos por los 171 Estados miembros de la OMI (OMI, 2016). Hay que destacar que este órgano se rige principalmente por los siguientes instrumentos internacionales:

- Protección del Medio Marino. Convenio internacional para prevenir la contaminación por buques (Marpol, 1973); Convenio Internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen contaminación por hidrocarburos (Intervention, 1969); Convenio sobre gestión de agua de lastre (BWM, 2004); Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (OPRC, 1990); Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques (AFS, 2001), entre otros.
- Seguridad Marítima. Convenio Internacional sobre líneas de carga (LL, 1966); Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS, 1974); Convenio internacional para prevenir los abordajes (COLREG, 1972); Convenio internacional de Nairobi sobre remoción de restos de naufragio (RRN, 2007); Convenio internacional sobre seguridad de contenedores (CSC, 1972); Convenio constitutivo de la organización internacional de telecomunicaciones marítimas por satélite (Inmarsat, 1976); Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo (SAR, 1979), entre otros.

- Responsabilidad e Indemnización. Convenio internacional sobre responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares (Nuclear, 1971); Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo (LLMC, 1976); Convenio internacional sobre la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos por combustible de los buques (Bunkers, 2001), entre otros.
- Otras Materias. Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (SUA, 1988); Convenio internacional sobre arqueo de buques (Tonnage, 1969); Convenio para facilitar el tráfico marítimo (FAL, 1965); Convenio sobre salvamento marítimo (Salvage, 1989), entre otros.

En el marco del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar, SOLAS, se han expedido recientemente dos instrumentos que demuestran la creciente importancia que la seguridad ha adquirido en las actividades marítimas; el Código Internacional de Gestión de la Seguridad, Código IGS, y el Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, Código PBIB (Vicente, 2007), lo que muestra un constante desarrollo de la normativa, y más recientemente el código polar, por ejemplo.

Según (Vicente, 2007), el Código IGS trata de la seguridad en la navegación, entendida como las medidas y procedimientos destinados a procurar una navegación más segura desde el punto de vista del equipamiento, mantenimiento, administración y navegación del buque; y el Código PBIB trata de la seguridad marítima, entendida como las medidas y procedimientos destinados a evitar posibles ataques terroristas a los buques e instalaciones portuarias, o que estos sean utilizados para cometer atentados terroristas hacia otros objetivos no relacionados con actividades marítimas.

Hablando particularmente del código PBIP hay que decir que bajo los parámetros que maneja, las principales amenazas de las que puede ser objeto el transporte marítimo en general son: la piratería, el terrorismo y el narcotráfico. Siguiendo esta evolución normativa, el SOLAS propone a partir de junio primero de 2016 la obligatoriedad en el pesaje de los contenedores, VGM, lo que además impacta otros modos de transporte, pues desde el punto de vista de seguridad náutica, los excesos de peso afectan la estructura de la nave.

En el caso de la piratería, hay que decir que afecta a las principales rutas marítimas y que además la



forma en que actúan los piratas en general pone en peligro la vida de la gente en el mar.

Por su parte, el narcotráfico y en particular para el Estado colombiano ha tenido fuertes efectos en el orden público, ya que es la principal fuente de financiación de grupos al margen de la ley y comenzó en la década de los 80 en Colombia como el mayor distribuidor de cocaína en el mundo (Cartagena, 2015). Los carteles de la droga tenían tal grado de poder que podían penetrar diferentes esferas de la política y la institucionalidad colombiana con tanta facilidad que incluso tuvo injerencia en el proceso constituyente de 1991 (Fernández, 2002). En general, el narcotráfico ha sido un elemento dinamizador de la corrupción y la violencia en el país, y su capacidad para desestabilizar el Estado fue tal que incluso al Estado colombiano se le llegó a catalogar como un Estado fallido hasta finales de los años 80 (OECD, 2014).

Con respecto al terrorismo, hay que señalar que el motivo por el cual tuvo lugar el código PBIP fue el atentado del 11 de septiembre de 2001. Si bien en este momento no hay una tipificación internacional clara de cómo entender el concepto de terrorismo, las características que muestran los actos terroristas hacen pensar que desde un buque hasta un puerto puede ser objeto de un ataque terrorista, produciendo pérdidas humanas y económicas importantes (Elizalde, 2012).

Desde los actos terroristas del “11-S” en Estados Unidos, se hizo evidente la vulnerabilidad en materia de seguridad a la que están expuestos los Estados occidentales en general, si bien el ataque contra el centro mundial de comercio tuvo lugar en Estados Unidos, el aparato movilizador de este atentado es de orden ideológico, cuyos orígenes podríamos encontrar desde la época de las cruzadas en el Medioevo (Instituto Español de Estudios Estratégicos, 2011).

En general la seguridad marítima o “*maritime security*” hace referencia a “un conjunto de medidas enfocadas a garantizar la seguridad contra acciones voluntarias que violan el derecho marítimo, perturban o impiden la libertad de navegación o aprovechan la naturaleza anárquica de los espacios marítimos para realizar actividades ilícitas” (Elizalde, 2012). En este sentido, las nuevas amenazas marítimas no son de naturaleza estatal, entendiendo esto como las acciones que emprende un Estado contra otro, sino más bien estas acciones tienen su arranque en actores no estatales y cuyos propósitos están encaminados al beneficio particular, creando redes criminales globales a los que todos los Estados

del mundo están llamados para ponerles freno. Estos grupos transnacionales toman ventaja de sus redes alrededor del mundo y gracias a las nuevas tecnologías de navegación usan de manera más eficiente el medio marítimo para desarrollar actividades como el comercio ilegal de personas, tráfico de drogas o de armas y en general actos de terrorismo. “Así mismo, los buques no están exentos de ser el objetivo de agresiones por parte de grupos terroristas o de servir como plataforma para lanzar ataques en contra de ciudades puerto” (Elizalde, 2012).

A partir del 11-S, la comunidad internacional en cabeza de Estados Unidos creó un nuevo orden jurídico en materia de seguridad y protección marítima, con el fin de garantizar la máxima protección del transporte marítimo en contra de actividades terroristas (código PBIP), implementado el concepto de *security*. Antes de esto el concepto de seguridad marítima hacía referencia a los estándares mínimos para la navegabilidad en el mar (*safety*). Como sea, están íntimamente relacionados “la seguridad marítima (*maritime safety*) y la protección marítima (*maritime security*) ya que ambos conceptos están vinculados a la seguridad del buque y a la seguridad del entorno marino” (Elizalde, 2012).

Con la implementación de esta normativa, los gobiernos y las organizaciones internacionales con competencias en asuntos marítimos buscaron enfrentar las nuevas amenazas marítimas con la mayor celeridad posible, ocasionando la creación de medidas de protección marítima unilateral y multilateral, que se insertaron en el marco normativo existente con el fin de acelerar su adopción.

2.1.3 Definición de terrorismo

Habiendo introducido el término de terrorismo, anteriormente, hay que resaltar que este término no goza de una definición clara por parte de la comunidad internacional y de esta forma muestra la falta de un concepto universalmente aceptado, limitándose entonces a ámbitos nacionales y recibiendo así unas características específicas.

Sin embargo, “En el derecho internacional, la Asamblea General de las Naciones Unidas ha condenado actos ilícitos violentos sin recurrir expresamente al término terrorismo. Así sucede, por ejemplo con la resolución A/RES/56/88 que contiene las medidas para eliminar el terrorismo internacional, de lo cual se desprende una posible definición de terrorismo en los siguientes términos: un acto o una amenaza de violencia para hacer peligrar las vidas humanas o generar pérdidas



económicas; la voluntad de los sujetos activos de intimidar o generar una reacción psicológica en un grupo social; y la acción tiene un móvil ideológico, religioso o político” (Elizalde, 2012). Sin embargo, como precisa Pedro Elizalde, “un elemento que está ausente en la resolución RES/56/88 y en la mayoría de las legislaciones nacionales, pero se desprende del convenio internacional para la represión de la financiación es que los actos de terrorismo van dirigidos contra civiles no combatientes” (Elizalde, 2012).

Las definiciones de terrorismo marítimo existentes toman como referencia ideas de la revolución francesa del “régimen del terror” y el proceso revolucionario que dio con la caída de la dinastía de los Romanov en Rusia (Elizalde, 2012). Más adelante el término evoluciona en “terrorismo internacional”, con los hechos de las olimpiadas de Múnich donde deportistas de la delegación Israelí son asesinados (Elizalde, 2012). Ya en la década de los ochenta, “los Estados comienzan a patrocinar actos terroristas en otros países. El inicio del siglo XXI es el escenario del nacimiento del terrorismo global, el mayor ejemplo de terrorismo global fueron los atentados de 11-S a las torres gemelas de Nueva York. El terrorismo global tiene las siguientes características: tiene alcance mundial; pone en peligro la paz y la seguridad global; y puede provocar la muerte a muchas personas o generar pérdidas económicas muy cuantiosas” (Elizalde, 2012).

Claro está que hay que considerar que existieron algunos casos anteriores al 11 de septiembre de 2001 que permiten apresurar la decisión. Por ejemplo, el crucero portugués Santa María en enero de 1961 que fue asaltado y secuestrado por miembros del Directorio Revolucionario Ibérico de Liberación, DRIL; la motonave Anzoátegui en febrero de 1963 en Venezuela, que es asaltada y secuestrada por la guerrilla de las Fuerzas Armadas de Liberación Nacional, FALN; el crucero Achille Lauro en octubre 1985 que fue secuestrado por terroristas del Frente de Liberación de Palestina, FLP; la motonave griega City of Poros el 11 de julio de 1988 fue asaltada por terroristas palestinos de la organización Abu Nidal; la motonave Avrasya de bandera rusa en 1996 fue secuestrada; el Uss Cole en octubre de 2000, cuando se encontraba fondeado en Adén, Yemen, fue atacado por un comando de Al-Qaeda con una lancha rápida y posteriormente el buque-tanque Limburg de bandera francesa, en octubre de 2002, cuando se encontraba recalando al Terminal Ash Shihr en Yemen, un bote inflable cargado con explosivos detonó en el costado de estribor. Estos antecedentes son un detonante para permitir la codificación del PBIP.

Como se señaló en principio, este terrorismo global está relacionado con el terrorismo marítimo, ya que la mayoría de las medidas de seguridad y protección marítima adoptadas después del 11-S están enfocadas a combatir los actos de terrorismo global, en particular la utilización del mar como vía para transportar armas de destrucción masiva, como ocurrió en el 2015, donde un buque chino fue detenido en aguas colombianas porque se presumía transportaba ilegales, con el propósito de venderlos a grupos irregulares (Liu Qiang, 2015), o como marco para perpetrar un acto de violencia. Aparte de esto, “el transporte marítimo es proclive a ser utilizado por los grupos terroristas para movilizar armas, personas o recursos, en virtud de que el comercio marítimo moviliza una gran cantidad de carga marítima contenerizada” (Elizalde, 2012), facilitando el contrabando.

Con estas nociones sobre lo que se pretende entender sobre terrorismo marítimo, hay que destacar ciertos hechos donde grupos armados irregulares en Colombia han utilizado buques y navíos para desarrollar sus actividades terroristas:

- En noviembre de 1981, la Armada Nacional de Colombia hundió en combate en el Pacífico un barco, El Karina, que transportaba armas para el M-19 (Caicedo, 1981).
- En enero de 2003, los oficiales de seguridad del buque Group Phoenix descubrieron a un grupo de polizones a bordo de un cayuco, en el puerto de Manzanillo, Panamá. Los polizones intentaban llegar al muelle, sin embargo, los guardacostas panameños interceptaron a la embarcación. Dentro del grupo de polizones se hallaba un integrante del grupo terrorista colombiano Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia, FARC, y un miembro del Irish Republican Army, IRA (Elizalde, 2012).
- En octubre de 2005, un grupo terrorista hizo explotar una lancha sin tripulación cargada con explosivos en el puerto de Buenaventura. La explosión mató a dos oficiales navales y lesionó a siete personas (Elizalde, 2012).
- En un ataque sin precedentes en noviembre de 2014, miembros del frente 29 de las FARC se desplazaron en lanchas rápidas durante la madrugada del sábado desde el municipio de Guapi, Cauca, a la Isla Gorgona para arremeter contra la estación de Policía, donde sorprendieron a 15 uniformados encargados de custodiar este destino turístico (El Espectador, 2014).

Mirando las características que muestra el código PBIP y los demás convenios a los que se suscribe Colombia, hay un énfasis prioritario en usarlos para



garantizar la seguridad de las cadenas del comercio internacional, omitiendo u olvidando las causas reales de los distintos delitos marítimos que no sólo exigen un tratamiento policivo sino también tienen que estar en concordancia con las características problemáticas que exhiben cada uno de los Estados: desigualdad, pobreza, falta de unidad, etc. La lógica que maneja el código PBIP, por ejemplo, muestra una pretensión de asegurar el desarrollo económico en primera instancia de Estados Unidos y de los países europeos que tienen unas necesidades particulares atendiendo a su lógica de imposición para hacer frente a sus enemigos comunes, que si bien pretenden mostrar al terrorismo como el enemigo común de la humanidad, el fenómeno del terrorismo afecta más a estos países que a los otros países periféricos.

Teniendo en cuenta que las amenazas pueden desestabilizar cualquier Estado, así las normas no reflejen las necesidades de Colombia, es necesario incorporar estos convenios; pues responden a una articulación que en buena medida enfatizan la protección de los mercados y las flotas, ya que los detonantes que dan lugar al código PBIP son debido a los problemas que puede enfrentar cualquier nación. Aunque vale considerar que por efectos de la globalización e interdependencia económica eventualmente esto puede llegar a tocar a Colombia como lo hizo la crisis económica de 1929, y si a esto consideramos entre otras cosas que el código PBIP trata el tema del narcotráfico internacional, como medio de financiamiento del terrorismo internacional, el código PBIP tendría una pertinencia importante para Colombia.

Por otro lado, es importante señalar que en el marco del conflicto armado las FARC llegaron a tener un estatus de “organización terrorista”, pero las pretensiones de tal estatus son más de fines políticos, ya que tendría más un valor legitimador de guerra contra un grupo terrorista que contra un grupo beligerante; esto enmarcado en el derecho internacional, ya que de cumplir la segunda característica, lo autoriza para hacer uso del derecho de guerra dentro de los protocolos de Ginebra.

Es menester recordar que los diversos tipos de actos de terrorismo amenazan también la seguridad de los buques y la de sus pasajeros y tripulaciones. La OMI, buscando contribuir a la eliminación progresiva del terrorismo internacional, propone el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1998, y el Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma

continental, 1988 (Convenio y Protocolo SUA); tratan de los actos ilícitos que escapan a la definición del delito de piratería recogida en el artículo 101 de la Convemar (OMI, OMI LEG/MISC.8 , 2014, p. 61).

La finalidad del Convenio y Protocolo SUA es la de garantizar que se adopten las medidas apropiadas con respecto a las personas que cometan actos ilícitos contra la seguridad de los buques y de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental; en sus contenidos, se enumeran diversos delitos, incluidos el apoderamiento de un buque mediante violencia, actos de violencia contra personas que se hallen a bordo de un buque y la colocación en un buque de un artefacto que pueda destruir el buque o causarle daños (OMI, OMI LEG/MISC.8 , 2014, p. 62); obligando a los Estados a tomar acciones penales, ya sea a extraditar o a juzgar a los que supuestamente han cometido estos delitos.

Como se expresó, después de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001, la OMI reglamentó en la Resolución A.924(22) una serie de medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y los buques, buscando establecer protocolos en seguridad a bordo y en tierra, para reducir los riesgos para los pasajeros, tripulaciones y personal portuario a bordo de los buques y en las zonas portuarias y para los buques y sus cargas.

Por último y teniendo en cuenta que el terrorismo lo que busca es temor de la población civil, es importante tomar medidas para evitar en las naves el terrorismo cibernético y la falla, inutilización o daño por la utilización de drones, acciones que se desarrollan en el mar pero se causan desde tierra. Así mismo, los Protocolos de 2005, que reforman el SUA, enmiendan los tratados originales ampliando la lista de delitos hasta incluir, por ejemplo, el consistente en utilizar un buque de forma que cause la muerte o daños o lesiones graves, transportar un arma nuclear, biológica o química, sabiendo su naturaleza, y transportar cualquier equipo, materiales o software o tecnología conexa que contribuya de forma importante al proyecto, fabricación o envío de un arma nuclear, biológica o química, con la intención de que se use para ese fin. También es delito llevar a bordo de un buque, ilícita e intencionadamente, a una persona de la que se sepa que ha cometido un delito; introduce disposiciones que facultan a visitar los buques cuando se tengan motivos razonables para sospechar que el buque o una persona a bordo ha participado, participa o va



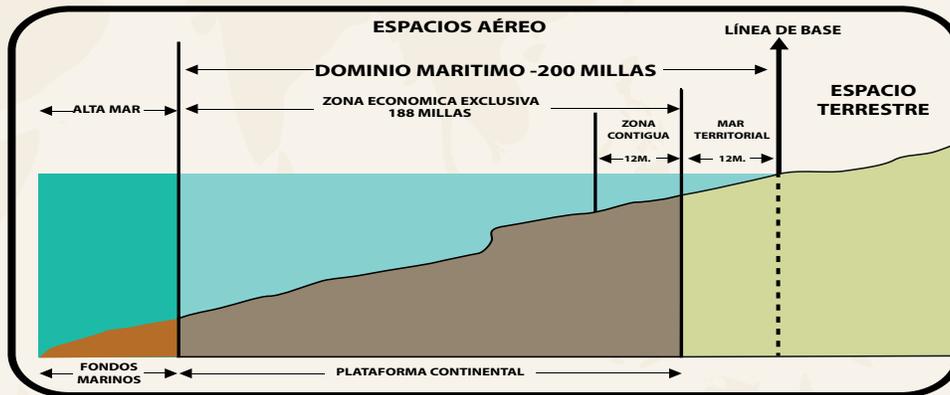
a participar en la comisión de uno de los delitos contemplados en el Convenio SUA. Colombia no hace parte de este Convenio.

2.1.4 Jurisdicción marítima para combatir las actividades ilícitas y el papel de la Convemar

Históricamente, el uso compartido del territorio marítimo ha sido objeto de controversia por falta de límites claros sobre el modo de uso del medio marítimo. De la mano con los avances tecnológicos donde los ámbitos de exploración y explotación han mostrado ser beneficiosos para los Estados, hay una necesidad de crear esfuerzos conjuntos donde la comunidad internacional atienda asuntos relacionados con el mar y la posibilidad de crear un derecho para este tema. “Entre 1958 y 1960 la ONU organizó dos conferencias con la finalidad de desarrollar normas claras sobre el mar territorial, la jurisdicción en materia de pesquería, plataforma continental y otros temas de derecho del mar. En 1958, la comunidad internacional adoptó las siguientes cuatro convenciones básicas: convención sobre el mar territorial y zona contigua, convención sobre el alta mar, convención sobre pesca y conservación de los recursos vivos del alta mar, y convenio sobre la plataforma continental” (Elizalde, 2012). Con esto, entre otras cosas, se estableció en materia de jurisdicción el papel de los Estados en alta mar, también se instauraron las competencias legislativas y ejecutivas de los Estados que son ventajosas para combatir las amenazas a la libertad de navegación y la protección marina dentro de su jurisdicción específica de acuerdo con la Figura 2.2. Ya en otros límites marítimos exige un trabajo conjunto transnacional.

Figura 2.2 Espacios Marítimos que contempla la Convemar

ESPACIOS MARITIMOS QUE CONTEMPLA LA CONVENCIÓN DE LAS NNUU SOBRE EL DERECHO DEL MAR



Fuente: <https://historiadelderechomaritimo.wordpress.com/tag/zonacontigua/>

Ahondando un poco más sobre las normas estipuladas por la Convemar, referidas a los límites marítimos de un país para poder ejercer su soberanía, en primer lugar hay que decir que por medio de la Sección 2, se establecen los límites del mar territorial, y se define de la siguiente manera: “Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención”.

En segundo lugar, por medio de la Sección 4, se menciona la zona contigua; la cual no podrá extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. Además, dentro de la zona contigua el Estado Ribereño podrá tomar las medidas de fiscalización necesarias para:

- Prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial.
- Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial.



En tercer lugar, la Convemar erige en la parte V de su constitución, la zona económica exclusiva, la cual a través del artículo 56 establece que en la zona económica exclusiva el Estado Ribereño tiene:

- a) Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económicas de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos.

Por último, la Convemar establece quizá uno de los puntos más importante respecto a los límites marítimos, y es la plataforma continental, que comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia, la cual puede ser extendida hasta las 350 millas si cumple con los parámetros de la misma.

De acuerdo con la normatividad estipulada por la Convemar, se podría interpretar que las normas en primera instancia ayudan de cierta forma a darles un orden a los países que cuentan con límites marítimos, permitiendo que cada uno de ellos pueda actuar conforme a lo que dice la constitución. Cada uno de los puntos determinados por la Convemar son la justificación para que un país intervenga un buque o verifique algún fenómeno extraño, de acuerdo con lo enmarcado en los artículos 110¹⁰ Derecho de visita y 111¹¹

10 Artículo 110. Derecho de visita.

1. Salvo cuando los actos de injerencia se ejecuten en ejercicio de facultades conferidas por un tratado, un buque de guerra que encuentre en alta mar un buque extranjero que no goce de completa inmunidad de conformidad con los artículos 95 y 96 no tendrá derecho de visita, a menos que haya motivo razonable para sospechar que el buque:

- a) Se dedica a la piratería;
 - b) Se dedica a la trata de esclavos;
 - c) Se utiliza para efectuar transmisiones no autorizadas, siempre que el Estado del Pabellón del buque de guerra tenga jurisdicción con arreglo al artículo 109;
 - d) No tiene nacionalidad; o
 - e) Tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque enarbole un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón.
2. En los casos previstos en el párrafo 1, el buque de guerra podrá proceder a verificar el derecho del buque a enarbolar su pabellón. Para ello podrá enviar una lancha, al mando de un oficial, al buque sospechoso. Si aún después de examinar los documentos persisten las sospechas, podrá proseguir el examen a bordo del buque, que deberá llevarse a efecto con todas las consideraciones posibles.
3. Si las sospechas no resultan fundadas, y siempre que el buque visitado no haya cometido ningún acto que las justifique, dicho buque será indemnizado por todo perjuicio o daño sufrido.
4. Estas disposiciones se aplicarán, *mutatis mutandis*, a las aeronaves militares.
5. Estas disposiciones se aplicarán también a cualesquiera otros buques o aeronaves debidamente autorizados, que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno.

11 Artículo 111. Derecho de persecución.

1. Se podrá emprender la persecución de un buque extranjero cuando las autoridades competentes del Estado Ribereño tengan motivos fundados para creer que el buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos de ese Estado. La persecución habrá de empezar mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentre en las aguas interiores, en las aguas archipelágicas, en el mar territorial o en la zona contigua del Estado perseguidor, y sólo podrá continuar fuera del mar territorial o de la zona contigua a condición de no haberse interrumpido. No es necesario que el buque que dé la orden de detenerse a un buque extranjero que navegue por el mar territorial o por la zona contigua se encuentre también en el mar territorial o la zona contigua en el momento en que el buque interesado reciba dicha orden. Si el buque extranjero se encuentra en la zona contigua definida en el Artículo 33, la persecución no podrá emprenderse más que por violación de los derechos para cuya protección fue creada dicha zona.
2. El derecho de persecución se aplicará, *mutatis mutandis*, a las infracciones que se cometan en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental, incluidas las zonas de seguridad en torno a las instalaciones de la plataforma continental, respecto de las leyes y reglamentos del Estado Ribereño que sean aplicables de conformidad con esta Convención a la zona económica exclusiva o a la plataforma continental, incluidas tales zonas de seguridad.
3. El derecho de persecución cesará en el momento en que el buque perseguido entre en el mar territorial del Estado de su pabellón o en el de un tercer Estado.
4. La persecución no se considerará comenzada hasta que el buque perseguidor haya comprobado, por los medios prácticos de que disponga, que el buque perseguido o una de sus lanchas u otras embarcaciones que trabajen en equipo utilizando el buque perseguido como buque nodriza se encuentran dentro de los límites del mar territorial o, en su caso, en la zona contigua, en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental. No podrá darse comienzo a la persecución mientras no se haya emitido una señal visual o auditiva de detenerse



Derecho de persecución cuando esté dentro de las 200 millas, entendiendo como fenómeno extraño las precisiones que hace la Convemar al Derecho de visita: “Salvo cuando los actos de injerencia se ejecuten en ejercicio de facultades conferidas por un tratado, un buque de guerra que encuentre en la alta mar un buque extranjero que no goce de completa inmunidad de conformidad con los artículos 95 y 96 no tendrá derecho de visita, a menos que haya motivo razonable para sospechar que el buque: a) Se dedica a la piratería; b) Se dedica a la trata de esclavos; c) Se utiliza para efectuar transmisiones no autorizadas, siempre que el Estado del pabellón del buque de guerra tenga jurisdicción con arreglo al artículo 109; d) No tiene nacionalidad; o e) Tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque enarbole un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón” (Convemar, 1982). En resumen y dicho de otro modo, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental, hacen parte del Estado, por lo que se debe proteger de la misma forma en la que se protege el territorio sin excusas para permitir la existencia de las actividades ilícitas en el mar.

La Convemar pretende dar orden a una comunidad internacional anárquica donde, básicamente, el derecho de los Estados sobre el mar se puede medir en términos de su poder militar, que en la década de los 70, donde reinaban las innovaciones de las premisas neoliberales, la Convención no pretendía

-
- desde una distancia que permita al buque extranjero verla u oírla.
5. El derecho de persecución sólo podrá ser ejercido por buques de guerra o aeronaves militares, o por otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio del gobierno y autorizados a tal fin.
6. Cuando la persecución sea efectuada por una aeronave: a) Se aplicarán, *mutatis mutandis*, las disposiciones de los párrafos 1 a 4; b) La aeronave que haya dado la orden de detenerse habrá de continuar activamente la persecución del buque hasta que un buque u otra aeronave del Estado Ribereño, llamado por ella, llegue y la continúe, salvo si la aeronave puede por sí sola apresarse al buque. Para justificar el apresamiento de un buque fuera del mar territorial no basta que la aeronave lo haya descubierto cometiendo una infracción, o que tenga sospechas de que la ha cometido, si no le ha dado la orden de detenerse y no ha emprendido la persecución o no lo han hecho otras aeronaves o buques que continúen la persecución sin interrupción.
7. Cuando un buque sea apresado en un lugar sometido a la jurisdicción de un Estado y escoltado hacia un puerto de ese Estado a los efectos de una investigación por las autoridades competentes, no se podrá exigir que sea puesto en libertad por el solo hecho de que el buque y su escolta hayan atravesado una parte de la zona económica exclusiva o de alta mar; si las circunstancias han impuesto dicha travesía.
8. Cuando un buque sea detenido o apresado fuera del mar territorial en circunstancias que no justifiquen el ejercicio del derecho de persecución, se le resarcirá de todo perjuicio o daño que haya sufrido por dicha detención o apresamiento.

en ningún momento atender a estas premisas, “Más bien, por el contrario, primaba en la ONU un criterio de tipo antiimperialista. Como se vio en el proceso de cambio gradual respecto a cómo entender el concepto de “seguridad marítima”, la Convemar no hace caso al nuevo régimen económico, más bien, hay una pretensión de igualdad y de protección del medio marítimo como nicho común de las naciones; así se aisló a Estados Unidos y los países desarrollados de economía de mercado con respecto a temas como el nuevo orden económico internacional” (El Peruano, 2004), y se explicaría en buena medida porqué ciertos países no son signatarios de la convención del mar. En este contexto, la Convemar declara o tiene la pretensión de hacerlo, de considerar el mar “patrimonio común de la humanidad”; por tal razón, no puede ser entregado a entes privados o transnacionales, sino que cualquier actividad económica tiene que contar con el auspicio de la comunidad internacional con el fin de no entrar en controversias. De esta manera, se entiende un poco aquella frase de Julian Corbett en la que dice: “El estado natural del mar es no ser dominado por ninguna nación. El dominio del mar no es otra cosa que el control de las vías de comunicación, y controlar el comercio”.

Por otro lado, todos los actos que afecten directamente la soberanía de un país, son considerados como una amenaza. La Convemar, no define qué es amenaza marítima, sin embargo, establece algunos fenómenos que pueden ser asociados con este concepto, como los son la piratería marítima y la contaminación marina, que en efecto, los definen como actos ilegales. Todos los actos ilegales pueden fácilmente convertirse en una amenaza para cualquier Estado y, de hecho, si la amenaza se vuelve constante podría desencadenar un problema donde la única solución sería la forma policiva.

Sin embargo, las instituciones creadas por esta convención no han logrado concretar sus beneficios y han causado una serie de disputas territoriales en el mar en todo el globo, precisamente, debido a la forma de interpretación de la norma y la falta de representatividad de los Estados dentro de sus cortes.

2.1.5 La seguridad marítima aplicada en el Estado colombiano

Colombia al igual que la mayoría de los países que limitan con los océanos, cuentan con unos instrumentos jurídicos en atención a los Convenios internacionales que propone la OMI en materia de



seguridad marítima. Estos convenios y su sustento jurídico son los siguientes:

- “Ley 6 de 1974, mediante el cual el Estado colombiano atiende el Convenio constitutivo de la OMI de 1948. En el cual se establece el deber de los “Estados Parte” de realizar contribuciones a la Organización, las cuales se traducen en el voto del Estado, las publicaciones a que se puede tener acceso, la cooperación técnica y el funcionamiento administrativo de la Organización” (DIMAR).
- “Ley 8 de 1986, mediante el cual el Estado colombiano atiende el Convenio Constitutivo y Acuerdo de Explotación de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite de 1976. En el cual establece un sistema marítimo internacional de satélite destinado a mejorar los sistemas marítimos de socorro y seguridad, así como el enlace entre las entidades y sectores relacionados con el transporte marítimo. El Gobierno de Colombia ha dispuesto que este convenio sea manejado por la Empresa Nacional de Telefonía Telecom” (DIMAR).
- “Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978. Aprobado por Ley 35/81, establece requisitos mínimos que debe satisfacer la gente de mar para obtener la licencia de navegación. Son reglas exigibles para el entrenamiento y la titulación. Su objetivo es eliminar requisitos inadecuados o insuficientemente suplementados y dar a conocer las normas vigentes” (DIMAR).
- “Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 1979. Aprobado por Ley 10/86; establece un plan internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo que corresponda a las necesidades de contar con sistemas de notificación de la información relativa a los buques, servicios de búsqueda y el salvamento, y la prestación de servicios de auxilio a las personas que se hallen en peligro en el mar” (DIMAR).
- “Convenio Internacional sobre seguridad de la Vida Humana en el mar de 1974. Aprobado por Ley 08/1980, este Convenio establece normas que deben cumplir las naves mercantes para efectuar una navegación con seguridad” (DIMAR).
- “Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1969 y Protocolo 1976. Aprobado por Ley 55/89. Este convenio establece reglas internacionales para determinar responsabilidades y garantizar que se otorgue indemnización adecuada a las víctimas de la contaminación por hidrocarburos, haciendo recaer la responsabilidad de dicha indemnización en el propietario del buque” (DIMAR).
- “Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de 1965. Con sus enmiendas de 1969, 1973, 1977, 1983, 1987, 1990. Aprobado por Ley 17/91; expone las medidas destinadas a facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, así como para prevenir que tanto los buques como las personas y bienes a bordo sufran demoras innecesarias” (DIMAR).
- “Convenio Internacional sobre el Arqueo de Buques de 1969. Aprobado por Ley 05/1974, establece un sistema de arqueo de los buques que efectúen viajes internacionales. Además, reglamenta la determinación del arqueo bruto y neto de los buques” (DIMAR).
- “Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por buques 1973/1978, fue aprobado por Colombia mediante Ley 12/1981. Este Convenio contiene diversas reglas acerca de la protección y lucha contra diversos tipos de contaminación del mar” (DIMAR).

Aparte de este sustento jurídico, Colombia cuenta con un órgano especial encargado de la seguridad marítima en cabeza de la Dirección General Marítima, DIMAR, que tiene funciones de Autoridad Marítima, la cual se encarga de proponer y ejecutar la política del Gobierno en esta materia, contando con una estructura que contribuye al fortalecimiento del poder marítimo nacional, velando por la seguridad integral marítima, la protección de la vida humana en el mar, la promoción de las actividades marítimas y el desarrollo científico y tecnológico de la nación (DIMAR, 2015).



Figura. 2.3 Organización para la Protección Marítima en Colombia

ORGANIZACIÓN PARA LA PROTECCIÓN MARÍTIMA



Fuente: Dirección General Marítima, DIMAR.

Como se observa en la Figura 2.3, DIMAR es la columna vertebral en lo que concierne a temas marítimos y de seguridad marítima del Estado colombiano. Como primera medida y para continuar con el desarrollo del presente escrito, sería adecuado dar un concepto apropiado sobre la seguridad marítima más allá de los parámetros que muestra el código PBIP, que puede tener un carácter más técnico, al que una persona del común no puede entender. Según Bárcena (2000), la seguridad es un término de carácter subjetivo, ya que se trata de estar libre de preocupaciones o de sentirse a salvo de cualquier daño. De igual forma, se trata de un concepto atemporal y abstracto que habla de condiciones deseables que pueden ser aplicables a cualquier contexto y circunstancia.

La seguridad marítima estaría por lo tanto enfocada en la acción, en una actividad en la que los requerimientos operacionales juegan un papel importante y exigen trabajo conjunto, puesto que “es un objetivo siempre inalcanzado que requiere constante atención y esfuerzo, pues es afectada por toda clase de actividades ilícitas o delictivas, que ocurren inevitable y continuamente en tiempo de paz” (Del Pozo, 2014, p. 5).

El Estado colombiano, por medio de DIMAR establece funciones de seguridad marítima para la prevención de los fenómenos que ocurren frecuentemente, tanto en las fronteras marítimas como en los ríos y océanos; es por esta razón, que DIMAR ejerce sus funciones en los 928.660 km², equivalentes al 44,85% de todo el territorio nacional, y en los 2.900 km de línea de costa (litoral Pacífico y Caribe), además de los principales ríos ubicados en las zonas de frontera y en el río Magdalena en los 27 kilómetros finales antes de su desembocadura en el mar.

DIMAR en términos generales es el órgano principal de la seguridad marítima en Colombia, es decir, es el encargado de prevenir todos los fenómenos que ocurren en el mar y que las actividades y operaciones marítimas se lleven a cabo de forma correcta; en este sentido, y para hacer esto posible, distribuye estas funciones a la Armada Nacional, que cuenta con un cuerpo especial de guardacostas que se encargan de velar por la seguridad y todo tipo de acciones y hechos delictivos que se presenten en el mar. Los guardacostas fueron creados, según el Decreto 1874 del 2 agosto 1979; este organismo cumple funciones específicas para la protección y conservación, tanto de áreas marítimas como áreas fronterizas de nuestro país. Sus funciones de acuerdo con la norma son:

- Contribuir a la defensa y soberanía nacional.
- Control de la pesca.
- Colaborar con la Dirección de Aduanas en la represión del contrabando.
- Efectuar labores de Asistencia y Rescate en el mar.
- Proteger el medio marino contra la contaminación.



- Proteger a los buques y sus tripulaciones de acuerdo al derecho internacional.
- Control de la inmigración y emigración clandestina.
- Contribuir al mantenimiento del orden interno.
- Proteger los recursos naturales.
- Colaborar con las investigaciones hidrográficas y oceanográficas.
- Apoyar a la Dirección General Marítima en el control del tráfico marítimo.

Los guardacostas de Colombia están ubicados en el Pacífico y el Caribe (Figura 2.4), y sus puestos están situados estratégicamente para la detención y la oportuna reacción ante cualquier fenómeno que se presente en los océanos. En el Caribe sus puertos están ubicados en Urabá, Coveñas, Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Ballenas, Puerto Bolívar, Punta Espada, San Andrés y Providencia (Figura 2.5). En el Pacífico están los puestos de Bahía Solano, Buenaventura y Tumaco (Figura 2.6).

La jurisdicción que tienen los guardacostas en Colombia es otro punto importante de la seguridad marítima, debido a que por medio de esto se podrá analizar cómo están distribuidos los organismos que se encargan del control marítimo en Colombia y hasta qué punto de la frontera pueden ejercer su función. De este modo y como lo veremos en la Gráfica 4, se podrán sacar conclusiones más puntuales sobre la seguridad marítima en Colombia, contrastando los puestos de guardacostas con los que en realidad cuenta el Estado colombiano.

Figura 2.4 Jurisdicción de los Guardacostas



Fuente: Dirección General Marítima, DIMAR.



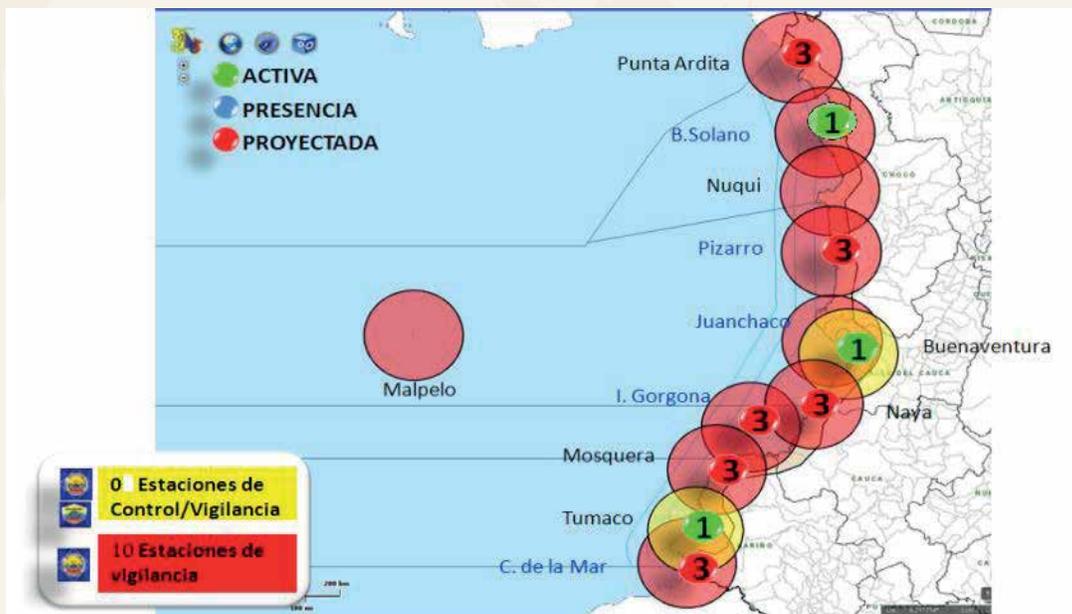
Esta jurisdicción de mar territorial, muestra la gran extensión de mar que tiene Colombia, en contraste, como se muestra en las Gráficas 5 y 6 donde el Estado colombiano cuenta con una insuficiente estructura en seguridad en cobertura y medios disponibles en el mar.

Figura 2.5 Estaciones de Guardacostas y sistemas de vigilancia en el Caribe



Fuente: Dirección General Marítima, DIMAR.

Figura 2.6 Estaciones de Guardacostas y sistemas de vigilancia en el Pacífico



Fuente: Dirección General Marítima, DIMAR.



Para entender un poco las características que implica el control del mar en concordancia con lo visto anteriormente, hay que contar con las precisiones hechas por el Almirante Raoul Castex, que no sólo se puede entender en un escenario de operaciones de conquista sino también como de disputa de control del mar. Estas restricciones del control marítimo son: local, imperfecto, temporal e incompleto. Básicamente, lo que el Castex quiere hacer entender es que “el control es incompleto debido a la vastedad del océano; es imperfecto debido al tráfico neutral e intereses de terceros; y es local y temporal porque dura sólo mientras la fuerza está presente” (Urrutia, 1999). Estas condiciones hay que tenerlas en cuenta como restricciones naturales que representan el control del mar y verlas a la luz del relativo control que tiene el país sobre sus costas, las cuales sumadas representan un desafío para hacer frente a distintas actividades ilícitas en el mar.

En concordancia con lo visto del concepto de seguridad marítima en el país, hay que destacar puntos interesantes. Por un lado, la autoridad encargada para el tema de la seguridad marítima (DIMAR), organizativamente parece exhibir cualidades importantes en aras de tratar cualquier tema que tenga que ver con las actividades marítimas, el transporte comercial, protección del medio marino y seguridad marítima en general; pero al ver la falencias que se presentan en términos de presencia de guardacostas, la seguridad marítima del país a la hora de tratar las principales amenazas marítimas es deficiente por la carencia de medios suficientes, sobre todo en el Pacífico colombiano.

Si bien en el Caribe hay una presencia más organizada en guardacostas que puede representar un control más efectivo para atender muchas de las amenazas marítimas, vale recordar que el narcotráfico sigue estando presente en esta zona del territorio sin importar que con el “Plan Colombia” haya existido un avance importante en esta materia. Ahora, si esta es la situación en el Caribe donde hay un “control” relativo del Estado, en el Pacífico esto puede estar peor, considerando que con la puesta en marcha de diferentes trabajos de interdicción por parte de los Estados para combatir el narcotráfico y luego con la implementación del “Plan Colombia” en el mar, los esfuerzos por combatir cualquier amenaza marítima se concentraron en el Caribe, pues fue la principal ruta del narcotráfico en los años 80; como consecuencia, las organizaciones delictivas se trasladaron al Pacífico como una ruta alternativa, haciendo que este fenómeno se intensificara en esta zona desde entonces (Mantilla, 2011) y si consideramos que el Pacífico, en general, es una

región históricamente abandonada por el Estado, no sería sorprendente encontrar que organizaciones delictivas surjan y se fortalezcan en esta zona o que usen las condiciones de vulnerabilidad de las personas a su favor, ya sea incorporándolas a sus estructuras delictivas, extorsionándolas, amenazándolas, etc.

2.1.6 Situación del Estado colombiano en materia de soberanía territorial y fronteriza

Como muestra la historia territorial de Colombia, las fronteras constantemente sufren nuevas delimitaciones en relación con los países vecinos. La ausencia de un Estado fuerte con capacidad para defender su territorio, las malas prácticas diplomáticas de la clase política y la ausencia institucional en el propio territorio nacional, han hecho posibles dichas transformaciones de la jurisdicción nacional. El abandono generalizado de regiones apartadas y pobres, el desarrollo de actores armados y el avance de actividades ilícitas, son las consecuencias más notorias de dicho fenómeno (Informe sobre América Latina No. 9, 2004). Además, hay que enfatizar que estas consecuencias fácilmente trascienden las fronteras de nuestro país: la emigración de colombianos a Venezuela, la presencia de grupos guerrilleros en este mismo país y en Ecuador, la migración de desplazados por el conflicto no sólo a Ecuador sino a Chile y las conexiones del narcotráfico con Perú y Brasil, son sólo algunos ejemplos.

Partiendo de ideas de Kalmanovitz (2005), el Estado colombiano históricamente se podría considerar como un Estado débil en términos económicos, además, los procesos de conflicto bipartidista y las luchas sociales por las que históricamente ha atravesado, han hecho que la pretensión del Estado Social de Derecho no tenga total legitimidad en la medida que no ha construido una aprobación fuerte del régimen político en Colombia.

Por otro lado, la precariedad financiera y su organización centralista han dificultado la construcción institucional que haga presencia en esferas locales de todo el territorio nacional. En el desarrollo de los años 50, ante esta situación de luchas por el poder de los partidos tradicionales, muchas poblaciones campesinas se desentendieron de estas dinámicas y formaron movimientos de resistencia donde incluso se concretó el surgimiento de grupos insurgentes como las FARC (Kalmanovitz, 2005).



Esta coyuntura fácilmente se puede explicar por la poca presencia que tiene el Estado colombiano en términos de seguridad, la falta de pluralidad democrática y como se dijo anteriormente la poca presencia de sus instituciones en múltiples regiones del territorio nacional, “acompañado por una débil tributación regional que ha hecho que el Estado ni siquiera exista en muchas poblaciones del territorio nacional” (Kalmanovitz, 2005).

El problema al que tradicionalmente se han enfrentado administraciones locales, es debido a la influencia de propietarios de grandes latifundios, quienes gozan de gran poder regional; por lo tanto, los administradores locales carecen de condiciones para tener un sistema de seguridad que garantice la propiedad u otras necesidades, como la educación y la salud, cuya cobertura es precaria en el campo y en muchas regiones de Colombia. “Esto facilitó la depredación de muchas propiedades rurales por medio de la extorsión y el secuestro, primero por parte de los grupos insurgentes, lo que a su vez llevó a una tributación peculiar, en principio voluntaria, para financiar bandas locales que garantizaran los derechos de propiedad vulnerados.” (Kalmanovitz, 2005). Por otro lado, el creciente poder que fueron adquiriendo estas bandas por buena parte del territorio colombiano fue uno de los retos a los que se enfrentó y se sigue enfrentando el Estado colombiano, ya que dichos grupos ejercían actividades delictivas contra las poblaciones e igualmente contra los propietarios, quienes poco a poco fueron perdiendo poder sobre los grupos que inicialmente crearon.

Ante esta situación ocurre un fenómeno que ha caracterizado la historia nacional desde los 50 y buena parte de los 90: el desplazamiento forzoso. “Durante los últimos 15 años la población desplazada involuntariamente es por lo menos de 1,8 millones de personas que corresponden al 4,3% de la población colombiana en el año 2003. En términos de la población rural, se estaría expulsando cerca del 20%, lo cual debe tener efectos sobre la producción campesina y los salarios rurales. Los desplazados generalmente pertenecen a los sectores más vulnerables de la sociedad rural, compuestos por mujeres, niños, ancianos e indígenas. La extensión del fenómeno envuelve al 74% de los municipios del país, los cuales son expulsores o receptores de población desplazada. Las pérdidas en bienestar podrían equivaler al 25% del valor del consumo rural” (Kalmanovitz, 2005).

En esta lógica de olvido estatal en muchas regiones, movimientos insurgentes han ejercido mayor influencia en áreas de colonización caracterizadas

por ser muy pobres y por donde no sólo se han podido mover con facilidad, sino también por donde han ejercido jurisdicción y control de la población. Esto ha hecho que los grupos insurgentes se fortalezcan manteniendo campamentos, pidiendo tributos y vacunas, e incorporando población civil a sus filas (Kalmanovitz, 2005), que a la larga, es el motivo por el que la insurgencia ha tenido un enfrentamiento parejo con fuerzas militares del Estado, a tal punto que ha disputado el control estatal de poblaciones donde ha ejercido una jurisdicción así sea de forma parcial; un ejemplo de esto fue la toma de Mitú a finales de los 90. Sin embargo, existieron zonas de control efectivo como los llanos del Yary y la cuenca del Caguán. Esta situación no cambiaría, entre otras cosas, hasta la entrada en vigor del Plan Colombia.

Por otro lado, grupos paramilitares surgieron para hacer frente a la avanzada guerrillera y sus dinámicas extorsivas y de abigeato. Estos grupos fueron principalmente financiados por grandes propietarios de tierras, comerciantes, transportadores y narcotraficantes asediados por la insurgencia. Esto condujo a que los grupos guerrilleros buscaran nuevas formas de financiación y el narcotráfico fue una de ellas. No obstante, hay que hacer la salvedad de que el narcotráfico no sólo es utilizado por grupos insurgentes para financiarse, también lo han utilizado los grupos paramilitares y en buena medida en los años 80 los carteles de la droga en Colombia (Kalmanovitz, 2005).

Todo lo anterior ha sido una muestra de la tendencia del Estado en materia de soberanía en tierra, sin embargo, con la caída de los carteles de la droga, la desarticulación de grupos paramilitares, (aunque como se sabe mutaron después de su desmovilización en las llamadas “bacrim”) y con los recientes diálogos de paz con la guerrilla de las FARC, se espera que la situación cambie y el Estado tenga mayor presencia en regiones a las que o se les ha dado la espalda o simplemente el Estado colombiano no ha podido llegar, pues la nación está conformada por una serie de “islas humanas” diferenciadas entre sí, y que el propio geopolítico colombiano, Julio Londoño ha bautizado con el nombre de “archipiélagos biológicos” (Londoño, 1948, p. 109).

Estas ideas sirven para comprobar el escaso interés de la clase política por conservar y hacer presencia en los territorios legados incluso al pasado precolombino, “durante el cual sus primeros habitantes, los chibchas, se extendieron hasta los actuales territorios de Costa Rica y Nicaragua, al grado que en la actualidad su extensión abarca un espacio mucho menor, esencialmente el corredor



andino y la parte de la región Caribe” (Ostos, 2011). Esto lleva a considerar muchos territorios como invisibles y se constituyen como “espacios vacíos” como se puede ver en zonas de la Orinoquía, la Amazonía y el Pacífico.

2.1.7 Colombia: de espaldas a los océanos y el crecimiento relativo del Poder Naval

Habiendo presentado las grandes falencias que presenta el Estado colombiano para controlar y hacer presencia en su territorio en tierra, se hace necesario decir que la situación en territorio marítimo no es muy diferente. Ahora, si bien el problema de la jurisdicción marítima no ha sido tan impactado como el que tiene en tierra, dar la espalda al océano ha sido un error en términos económicos y por otro lado es también un gran error que podría generar un problema de soberanía con otros Estados. El ejemplo más reciente es el litigio marítimo con Nicaragua, pero también hay pretensiones de Jamaica, Costa Rica y Panamá sobre el espacio marítimo en el Caribe. Esta tendencia de descuido al mar ha posibilitado el desarrollo de actividades delictivas por parte de grupos y organizaciones ilegales, quienes lo usan como el medio para movilizar drogas y actividades ilícitas como insumos bélicos o trata de blancas, entre otras.

Ahora, el problema de ser un país con dos océanos pero con mentalidad mediterránea, se podría rastrear desde el transcurso del primer siglo de Colombia como República, hasta finales de este. Inicialmente, fueron tres criollos quienes desde el inicio de la naciente República de la Nueva Granada se dieron cuenta de la privilegiada posición geográfica en la que se encontraban con miras a desarrollar un comercio marítimo fuerte: Francisco José de Caldas, Camilo Torres y Simón Bolívar; con ideas de crear puertos en el Pacífico y el Atlántico, y eventualmente, la posibilidad de comunicar estos dos océanos por medio del Istmo de Panamá (Bazurto, 2005).

Sin embargo, con el paso del tiempo y las dificultades que enfrenta una naciente República con los vacíos de poder, las malas prácticas políticas y las ideas vigentes de la doctrina Monroe, la República fue perdiendo injerencia dentro de su territorio, al punto que en 1855 en el marco del Tratado Mallarino - Bidlack, Estados Unidos prácticamente implantó un protectorado militar en Panamá con miras a ejercer soberanía de lo que prometía ser un canal transoceánico (Bazurto, 2005). Estados Unidos efectuaría desembarcos de infantes de marina en el istmo desde 1846 (por un problema entre un grupo

de la población panameña y norteamericanos, cuya consecuencia fue el arribo de dos buques de guerra y el pago de Colombia indemnizando a los muertos) hasta 1903. Finalmente, ante la coyuntura de la Guerra de los Mil Días, la situación económica del país y la precaria situación en la que se encontraba la Armada Nacional al punto de vender buques chatarra para salir de la crisis, y la incapacidad del personal que fue enviado para hacer frente al acorazado USN Wisconsin, terminarían con la pérdida de Panamá (Bazurto, 2005); aunado a esto, con antelación se tenían en disputa los territorio en las costa de Mosquitia con la anuencia de Inglaterra y Nicaragua.

A estos antecedentes del problema de Colombia sobre sus océanos hay que sumarle la situación geográfica que tiene el país, donde de entrada encontramos una situación particular: su capital se localiza el en centro del país, siendo conscientes que Colombia cuenta con dos océanos y los ríos Orinoco y Amazonas que ponen al país en contacto con grandes extensiones de agua a través de los cuatro puntos cardinales (Bazurto, 2005). Sin embargo, aunque esto no es determinante en términos económicos y de poder marítimo, hay que enfatizar el hecho de que la concentración de capital no ocurre en zonas costeras como sucede en el 72% de los países del mundo, haciendo que el movimiento de capital y el circuito económico sea menos eficiente, lo que es muestra de la mentalidad obtusa y la poca aparente importancia que se le presta al mar (Bazurto, 2005).

En 1935 emerge lo que actualmente se considera como la Armada de Colombia, debido al conflicto colombo-peruano, vale mencionar en esta coyuntura, la precaria infraestructura militar y tecnológica con la que contaba y que se organizó en menos de cinco meses (Bazurto, 2005). No obstante, encarar este conflicto con una marina improvisada generó mayor conciencia sobre lo que significaba el Poder Naval. El resultado final aunque positivo, teniendo en cuenta la improvisación aérea y marítima, mostró la debilidad que tenía el Estado colombiano sobre todo en el Pacífico, donde de hecho se contó con algo de suerte ante las decisiones peruanas de no atacar puertos desprotegidos en esta región (Bazurto, 2005). Hay que enfatizar por otro lado, la precaria infraestructura logística de Colombia para movilizar tropas desde áreas céntricas del país y utilizarlas para defender las fronteras. Al final del conflicto hay algo que quedó claro, no se sabía con certeza las tareas que debería desarrollar la Armada y esto se evidencia al relevar a la Fuerza Aérea y al Ejército en la Amazonía colombiana, cambiando su área de influencia del mar al río (Sánchez, 2001).



Como se explicó con anterioridad, la mentalidad mediterránea del país se evidencia aquí y aún más adelante cuando se pone en venta los destructores “Caldas” y “Antioquia” (Bazurto, 2005). Por otra parte, con la presencia de submarinos alemanes en mar territorial colombiano, el área de influencia de la armada volvió a gravitar al mar con el fin de proteger líneas de comunicación en el Caribe (Bazurto, 2005). Esta sería la lógica a la que el país le apuntaría a lo largo de la Segunda Guerra Mundial, donde en primera instancia se rompieron relaciones con los aliados del eje, sin embargo, no hay que negar la simpatía de varios países del hemisferio por el régimen nazi, entre ellos Brasil, Chile, Argentina, Uruguay, Ecuador, Panamá y Colombia. No sorprende que Colombia esté incluida en esta lista, ya que fueron los alemanes quienes posibilitaron la aviación en Colombia y hay que reconocer su colaboración en el conflicto con Perú, además de construir el primer puerto en Urabá (Bazurto, 2005).

En años posteriores a la Segunda Guerra Mundial, la Armada colombiana continuó desempeñando labores de ejercicio de soberanía marítima en un ambiente de paz relativa. Sin embargo, debido a las relaciones con Venezuela y Nicaragua por conflictos limítrofes, se crea un ambiente de “paz interna reducida” (Bazurto, 2005), este hecho hacía necesario un fuerte ejercicio de soberanía marítima por parte de Colombia; sin embargo, con la muerte de Jorge Eliécer Gaitán en 1948 y con el posterior desarrollo de la época de la violencia y el surgimiento de las guerrillas socialistas, el foco de atención de Colombia se centró en tierra para atender a sus conflictos internos; este hecho sumado a la poca conciencia marítima del país, no dejaba bien parado al poder naval colombiano. No obstante, en el periodo de 1947 a 1988, Colombia compró buques de Guerra usados por Estados Unidos y Gran Bretaña (Bazurto, 2005). En el desarrollo del conflicto interno, la Armada Nacional centró su atención en controlar zonas de ríos donde la guerrilla hacía presencia, para esto y por iniciativa propia de la Armada, se construyó un buen número de embarcaciones de guerras fluviales, que ayudaron a concretar la paz en los Llanos orientales con el gobierno de Gustavo Rojas Pinilla.

En 1952 ocurrió un hecho interesante que reforzó la idea de poca conciencia marítima, mentalidad mediterránea y malas prácticas diplomáticas de las que incluso hoy en día el país sigue padeciendo en temas marítimos. Inicialmente, en la región de islotes de Los Monjes, Colombia ejercía una soberanía importante por medio de la fuerza naval que hacía presencia en el Atlántico, ante este hecho la junta

militar de Venezuela, en cabeza del general Marcos Pérez Jiménez, elevó una voz de protesta alegando su soberanía en dichos islotes. Esta controversia terminaría con la entrega de Los Monjes, sin generar mayores debates o protestas (Bazurto, 2005).

Posteriormente, Rojas Pinilla, en una entrevista a los medios de comunicación, dio declaraciones de dichos actos por parte del Estado colombiano, dando a conocer que en estos hechos la responsabilidad en buena medida corrió por cuenta de una mentalidad desinteresada de la clase dirigente en cuanto a cuestiones marítimas, que difería de la perspectiva de las fuerzas militares. “Yo me opuse a la cesión de Los Monjes a nombre de las Fuerzas Armadas (...) No podíamos admitir que se regalara un pedazo de Colombia. Nosotros habíamos hecho operaciones combinadas de tiro en Los Monjes. Desembarcamos en los islotes, teníamos probada la posesión con nuestros actos. Advertí que nadie podía ceder parte del territorio, y que las fronteras marítimas y terrestres con Venezuela se fijaban por acuerdos aprobados en los congresos de los dos países. Supe que el canciller Holguín había firmado con una simple nota” (Bazurto, 2005).

Para el periodo de 1975 al 2000, Colombia continuó adquiriendo más tecnologías navales y destinó recursos para respaldar proyectos de aprendizaje sobre aviación naval en Argentina y Estados Unidos, sin embargo, para el final de la década de los setenta, solo había tres países sin aviación naval en Suramérica: Bolivia, Colombia y Guyana. “Esto puede indicar el interés de un país con dos mares y sus dirigentes de espaldas al mar” (Bazurto, 2005). En 1988 Colombia contaba con helicópteros y aviones de la ya creada especialidad de aviación naval en la Armada, los cuales se destinaron a labores de soberanía y de ejercicio contra el narcotráfico que se encontraba en pleno auge en los ochenta; sin embargo, dicha fuerza si bien se hacía necesaria, no tendría un resultado eficaz en la lucha contra el crimen organizado, haciendo necesaria la colaboración de Estados Unidos.

Por otro lado, el país también estaba en el frente del conflicto con las guerrillas, en particular hay que mencionar al M-19, quien en su momento contaba con el suficiente poder para desestabilizar el Estado colombiano. Un hecho particular tuvo lugar en 1981, en las playas de Nariño y Chocó, el grupo guerrillero “efectuaría desembarcos gracias a la ausencia total de vigilancia marítima por parte de la ARC” (Bazurto, 2005), no obstante, los subversivos fueron neutralizados más adelante en tierra.





Todo este conjunto de hechos, muestran la marcada tendencia que se ha venido esbozando en cuanto a la falta de presencia estatal en muchos puntos de la geografía nacional acentuándolo especialmente en el mar, y que por otro lado sería la tendencia que caracterizaría los 20 años siguientes, donde en el marco de la violencia y el conflicto armado, actividades ilícitas como el tráfico de armas, el narcotráfico, el contrabando, serían las principales amenazas que enfrentaría el Estado y en general toda la población colombiana.

2.1.8 Comparación de instrumentos de seguridad marítima

En el cuadro que a continuación se presenta, se busca ver los diferentes instrumentos con que cuentan algunos países latinoamericanos, se pretende realizar un ejercicio de comparación de los distintos instrumentos que tienen para el caso Colombia, México y Brasil, tanto en la aplicación legal de su jurisdicción, como en los alcances que la norma les permite.

Por medio de cuestionario a oficiales de estas marinas se obtuvo el siguiente desarrollo y por cada una de estas preguntas, 11 en total, se saca una conclusión.

Cuadro 2.1

#	Pregunta	Armada de México	Armada de Brasil	Armada de Colombia
1	¿Cómo se articula el poder del Estado para prevenir los delitos en el mar?	<p>“La Secretaría de Marina (SEMAR), conduce sus acciones de forma planeada y programada, basada en sus atribuciones y facultades, por sí sola o en coordinación con dependencias, organismos e instituciones de los tres niveles de Gobierno y con los órganos y poderes autónomos vinculados al sector marítimo.</p> <p>La SEMAR, a través de la Armada de México y con base en la disponibilidad de medios mantiene presencia permanente en las Zonas Marinas Mexicanas y articula con autoridades, instituciones, dependencias u organismos con jurisdicción en el ámbito marítimo, en diferentes modalidades.</p> <p>*Apoyos que ordene el Alto Mando (Secretario de Marina).</p> <p>*Apoyos con base en requerimiento de determinada autoridad, de conformidad con el Plan General de Operaciones Navales. En el mismo, se especifica a qué autoridades pueden apoyar los Mandos Navales (Comandantes de Regiones, Zonas y Sectores).</p> <p>*Reuniones de coordinación periódicas con autoridades relacionadas con la seguridad, para definir acciones coordinadas que pueden recaer en Operativos Interinstitucionales.</p> <p>*Convenios o acuerdos de colaboración específicos (por ejemplo, transporte marítimo a oficiales de pesca y seguridad a los mismos).</p> <p>*La Ley Federal del Mar (art. 2), especifica las Zonas Marinas Mexicanas (Z.M.M) que forman parte del territorio nacional: Mar Territorial, Aguas Marinas Interiores, Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva, Plataforma Continental y Plataformas Insulares”.</p> <p>La Autoridad está en cabeza del Coordinador General de Puertos y Marina Mercante y depende de la Secretaría de Transportes y Comunicaciones.</p>	<p>“El país firmó y ratificó la CONVEMAR, tiene su Política Nacional para os Recursos do Mar – PNRM (DECRETO N° 5.377 del 23 de febrero del 2005), Brasil tiene como una de las directrices de la Política de Defensa Nacional, la protección de las líneas de comunicaciones marítimas y dispone de leyes sobre el ordenamiento y seguridad para el transporte en sus aguas jurisdiccionales.</p> <p>Así mismo, es parte de la Convención para la supresión de Actos ilícitos contra la Navegación Marítima de 1988.</p> <p>Dentro de su legislación Penal, en sus artículos quinto y séptimo, trata de este tema. (Decreto-ley No. 2.848, de 7 de diciembre de 1940).</p> <p>El país ha intensificado medidas de seguimiento, monitoreo y control del tráfico marítimo, así como de los incidentes en el área de vigilancia marítima bajo la responsabilidad de Brasil (Libro Blando de Defensa)”.</p> <p>La Autoridad está en cabeza de la Dirección de Puertos y Costas depende del Ministerio de Defensa.</p>	<p>El Estado colombiano articula sus medios, en primer término, a través de una fase inicial que busca educar al ciudadano en una cultura contra el delito; que pretende generar una infraestructura básica que le provea los medios de subsistencia; y que trabaja por construir un entorno de seguridad que le garantice un desarrollo personal y profesional satisfactorio.</p> <p>En segundo término, el Estado ejerce una acción coercitiva a través del trabajo conjunto de sus autoridades policiales, judiciales y marítimas, con el fin de contrarrestar la ejecución efectiva de los delitos en el mar.</p> <p>Una de las tareas más exigentes, contundentes y permanentes que lleva a cabo la Armada Nacional, es la lucha contra el narcotráfico y delitos conexos, a través de la cual se busca derrotar a las estructuras de delincuencia transnacional que utilizan nuestros mares y costas para financiar el terrorismo, el crimen y la violencia que afecta la seguridad y tranquilidad de los colombianos. (PEN 2015-2018).</p> <p>La Autoridad está en cabeza de la Dirección General Marítima que depende del Ministerio de Defensa.</p>



<p>2</p>	<p>¿A nivel General, qué entes del Estado participan en el control de la Jurisdicción marítima?</p>	<p>“Secretaría de Marina (SEMAR), Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA, órgano desconcentrado de SEMARNAT), Comisión Nacional de Areas Naturales Protegidas (CONANP, órgano desconcentrado de SEMARNAT), Instituto Nacional de Migración (INM), Sistema de Administración Tributaria-Administración General de Aduanas (SAT-AGA), Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación - Comisión Nacional de Acuicultura y Pesca – Comisión Nacional de Pesca (SAGARPA- CONAPESCA), Secretaría de Gobernación – Policía Federal (SEGOB - PF), Procuraduría General de la República – Agencias del Ministerio Público Federal (PGR - AMPF), Secretaría de Comunicaciones y Transportes – Dirección General de Marina Mercante – Capitanías de Puerto (SCT – DGMM - CP) y Petróleos Mexicanos (PEMEX), Secretaría de Salud (SS), Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Agroalimentaria (para reducir riesgos inherentes SENASICA)”.</p>	<p>La Marina de Brasil, la dirección de puertos y costas y la Policía Federal (Policía Marítima)”.</p> <p>Dependiendo de la actividad, intervienen otras organizaciones del Estado en lo ambiental.</p>	<p>La Armada Nacional como ente ejecutor de las políticas de defensa en el mar y la DIMAR como autoridad marítima del Estado.</p> <p>La Armada Nacional tiene como objetivo en este vértice, garantizar la seguridad en forma integral del territorio marítimo y fluvial, proteger los intereses marítimos y fluviales de la nación y ejercer la autoridad en el mar. Sus responsabilidades en este ámbito incluyen actividades que aseguren la presencia del Estado en todos los espacios oceánicos y fluviales a través de la protección de la vida humana en el mar, garantizar la libre navegación, establecer y mantener la adecuada cartografía y señalización marítima en puertos, costas y ríos, hacer cumplir la ley del mar, las normas internacionales y las convenciones de la Organización Marítima Internacional, OMI, entre otras. Dentro de este campo de acción se debe proteger el desarrollo de todas las actividades marítimas y fomentar el uso racional del mar mediante una vigilancia y control de todo el espacio marítimo, costero y fluvial, en coordinación con la Dirección General Marítima (PEN 2015-2018).</p> <p>La Dirección General Marítima, DIMAR, es la Autoridad Marítima Colombiana encargada de ejecutar la política del Estado en esta materia. Tiene por objeto la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas en los términos que señala el Decreto Ley 2324 de 1984 y normas posteriores. Para ello, cuenta con una estructura que contribuye al fortalecimiento del poder marítimo nacional, velando por la seguridad integral marítima, la protección de la vida humana en el mar, la protección de medio ambiente marino, la promoción de las actividades marítimas y, el desarrollo científico y tecnológico de la nación.</p> <p>Dependiendo de la actividad, intervienen otras organizaciones del Estado, en lo ambiental, en la extracción costa afuera, en bienes náufragos, de impuestos o con los POT para el caso de los distritos especiales.</p>
<p>3</p>	<p>¿Cuáles son los delitos marítimos de mayor impacto en la jurisdicción marítima?</p>	<p>“Narcotráfico, depredación de áreas naturales protegidas y especies en extinción, pesca ilegal, tráfico de personas, y asalto a embarcaciones camaroneras”.</p>	<p>“Pesca ilegal y crímenes ambientales”.</p>	<p>El narcotráfico, el tráfico ilícito de migrantes, el contrabando y aleteo.</p>



4	¿Qué causas permiten el desarrollo de delitos en la jurisdicción marítima?	“Las causas pueden ser múltiples, en lo que respecta a los delitos enunciados en la pregunta número 3, se considera como causa principal la obtención de utilidades económicas de modo rápido y fácil (con alto riesgo) y la relativa baja presencia de la autoridad en relación con los extensos litorales”.	“La extensión de la Plataforma Continental Brasileña”.	El deficiente control de las autoridades marítimas por la escasez de medios y la gran extensión que se debe supervisar. Los altísimos réditos económicos de delitos como el narcotráfico. La abundancia de recursos de las organizaciones delictivas; el poder corruptor del dinero ilícito; el conocimiento de las técnicas y la experiencia criminal de los carteles de la droga ilícita.
5	¿Cómo está articulado el sistema de seguridad integral marítima?	<p>“La Secretaría de Marina cuenta con un Sistema de Mando y Control (con diversos subsistemas informáticos).</p> <p>El centro está en el Cuartel General y Salas de Mando en las diversas Regiones, Zonas y Sectores Navales. Los Mandos Navales, coordinan de forma continua y en función de eventos específicos, con otras autoridades (principalmente Capitanías de Puerto, CONAPESCA, Agentes del Ministerio Público, AGA y PROFEPA). Además, en las Administraciones Portuarias Integrales (API, concesiones federales o estatales) previo al arribo de cruceros turísticos o en casos de interés, se realizan reuniones de coordinación. Para la salva guarda de la seguridad de la vida humana en la mar, la SEMAR tiene distribuidas Estaciones Navales de Búsqueda, Rescate y Vigilancia Marítima.</p> <p>En lo referente al Control del Tráfico Marítimo, existen centros de control dependientes de la SCT, la SAGARPA cuenta con un sistema de monitoreo satelital de embarcaciones pesqueras (SISMEP) con centros de control, y la SEMAR cuenta con enlaces a los mismos y con diversos sistemas comerciales para monitorear el tráfico de buques y embarcaciones que cuenten con sistema de posicionamiento (AIS, LRIT, ETC.)”.</p>	“El país posee a lo largo de la costa y de las principales fuentes hidrográficas, los llamados Distritos Navales. Cada Distrito posee Capitanías de puertos o fluviales, responsables por la seguridad marítima”.	La SIM es la gestión dirigida a minimizar el riesgo para el hombre y el medio, derivado del desarrollo de las actividades marítimas, con un enfoque transversal, que recoge aspectos como normas, infraestructura, conocimiento, idoneidad, procesos y procedimientos de un Estado para garantizar la seguridad de las actividades que se realizan en su territorio marítimo, o aquellas en virtud de la figura de Estado de Abanderamiento. Existe descentralización administrativa y las capitanías de puerto, de acuerdo con sus jurisdicciones ejercen sus funciones de acuerdo con la norma y su competencia.
6	¿Cuáles son los delitos marítimos identificados?	<p>“México es signatario de la Convemar, no existe una ley nacional que especifique una relación de delitos marítimos, simplemente los delitos son los actos u omisiones que sancionan las leyes penales (plenamente encuadrados).</p> <p>De conformidad con el Código Penal Federal (Última Reforma DOF 12-01-2016), se considerarán como ejecutados en territorio de la República: Los delitos cometidos por mexicanos o por extranjeros en alta mar, a bordo de buques nacionales; los ejecutados a bordo de un buque de guerra nacional surto en puerto o en aguas territoriales de otra nación. Esto se extiende al caso en que el buque sea mercante, si el delincuente no ha sido juzgado en la nación a que pertenezca el puerto; los cometidos a bordo de un buque extranjero surten en puerto nacional o en aguas territoriales de la República, si se turba la tranquilidad pública o si el delincuente o el ofendido no fueren de la tripulación. En caso contrario, se obrará conforme al derecho de reciprocidad. Los cometidos a bordo de aeronaves nacionales o extranjeras que se encuentren en territorio o en atmósfera o aguas territoriales nacionales o extranjeras”.</p>	<p>“Todos los tipificados en la Convemar: piratería, trata de personas y tráfico de personas y de materiales (drogas).</p> <p>Crímenes contra el deber marítimo (pérdida, encalle o abandono de navío y omisión de deberes por navío mercante), desertión, insubordinación, embarque clandestino, embarque de sustancias peligrosas, embarque ilícito de mercancía, tráfico de drogas, recusa de socorro a naufragos y crímenes ambientales”.</p>	El narcotráfico, el contrabando y el tráfico ilícito de migrantes y la pesca ilegal y polizonería.



7	¿En qué áreas jurisdiccionales se concentran la ejecución de delitos marítimos?	“Los delitos de mayor impacto se concentran en áreas proclives : el Narcotráfico en rutas de tránsito hacia el mayor consumidor del mundo (EE. UU.); la depredación de áreas naturales protegidas y especies en extinción, en las áreas y hábitat inherentes; la pesca ilegal en cualquier zona marina; tráfico de personas en zonas fronterizas con EE.UU., Guatemala, Belice y Cuba; y asalto a embarcaciones camaroneras en litorales de alta producción camaronera como Sonora y Sinaloa”.	“En el mar territorial”.	No tengo acceso a las estadísticas requeridas para responder una pregunta que involucra información tan detallada; sin embargo, coincide con el mar territorial y zonas de elevada concentración portuaria y poca estabilidad económica.
8	¿Qué autoridades hacen funciones como Estado de abanderamiento, Estado rector del puerto y Estado Ribereño y como se articulan?	<p>“En relación con el Estado Ribereño existen varias dependencias con jurisdicción, como se indicó anteriormente, en sentido estricto es competencia del Poder Ejecutivo a través de las instancias correspondientes. Cabe referir que la única autoridad con medios para aplicar la ley en la mar es la Secretaría de Marina; de conformidad con la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF) le corresponde ejercer la soberanía en el mar territorial, así como la vigilancia en Zonas Marinas Mexicanas sin perjuicio de las atribuciones de otras dependencias; y de conformidad con la Ley orgánica de la Armada de México (LOAM) entre otras atribuciones le corresponde garantizar “el cumplimiento del orden jurídico en las zonas marinas mexicanas por sí o coadyuvando con las autoridades competentes en el combate al terrorismo, contrabando, piratería en el mar, robo de embarcaciones pesqueras, artes de pesca o productos de esta, tráfico ilegal de personas, armas, estupefacientes y psicotrópicos, en los términos de la legislación aplicable”.</p> <p>La LOAPF también define las funciones de la SCT en forma general, de modo específico en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo se detallan las atribuciones que se ejecutan por si o a través de las Capitanías de Puerto (Estado Rector de Puerto y de Abanderamiento), como son: abanderar y matricular las embarcaciones; otorgar permisos y autorizaciones de navegación para prestar servicios en vías por agua; vigilar que las vías de comunicación por agua cumplan con las condiciones de seguridad y señalamiento marítimo; inspeccionar y certificar en las embarcaciones mexicanas e inspeccionar a las embarcaciones extranjeras.</p> <p>Recientemente (08/03/16), el presidente de México remitió al Senado de la República una propuesta de reforma a leyes en la materia para transferir las Capitanías de Puerto a la Secretaría de Marina”.</p>	“Todas son de la Autoridad Marítima, representada por el Comandante de la Marina. Cada Distrito es rector de los Puertos a los que pertenecen”.	La DIMAR a través del nombramiento de los funcionarios respectivos para cada área y jurisdicción.





9	¿La jurisdicción penal hasta donde tiene alcance en los territorios marítimos del Estado?	“De conformidad con el Código Penal Federal (ARTS. 1 y 2), en toda la República Mexicana y en el extranjero, cuando produzcan o se pretenda que tengan efectos en el territorio de la República; o bien, por los delitos que se inicien, preparen o cometan en el extranjero, siempre que un tratado vinculativo para México prevea la obligación de extraditar o juzgar”.	<p>“En el Mar Territorial. En la zona Contigua: para evitar y reprimir las infracciones a las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios en el Mar Territorial. En la Zona Económica Exclusiva (200 millas): solamente para cohibir Ejercicios Militares, la pesquias no autorizadas y violaciones de los recursos naturales. Ley no 8.617/1993.</p> <p>*Navíos de guerra no estarán bajo la jurisdicción brasilera, sin embargo, deben observar las leyes y reglamentos establecidos por el país, en el interés del orden y seguridad.</p> <p>*Se aplican las leyes sin perjuicio de las convenciones, tratados y reglas del derecho internacional.</p> <p>*Sobre el tema de la ley penal en el espacio, el derecho adopta cinco principios para su aplicación: territorialidad, protección, nacionalidad, universalidad y representación. Sin embargo, el país entiende competente para juzgar todos los crímenes ocurridos en el Mar Territorial, dejándolo de hacer solamente en casos especiales.</p> <p>*Resáltese la Convemar: La jurisdicción penal del Estado Costero no será ejercida a bordo de navío extranjero que pase en el Mar Territorial con el fin de detener cualquier persona o realizar investigaciones, con relación a infracción criminal cometida a bordo durante su pasaje, salvo las siguientes situaciones: Si la infracción trae consecuencias al Estado; si la infracción perturba la paz o el orden del país; si es solicitado por las autoridades por el comandante del navío; y si las medidas fueren necesarias para reprimir tráfico ilícito de sustancias estupefacientes o psicotrópicas. El DI establece que los navíos extranjeros tienen inmunidad penal cuando navegan en el Mar Territorial, respondiendo solamente al derecho criminal interno del Estado bandera, salvo excepciones.</p> <p>En resumen, se puede decir:</p> <ul style="list-style-type: none">- Si el crimen ha ocurrido en el Mar Territorial de Brasil, en embarcación de nacionalidad brasilera o afuera de embarcación de nacionalidad extranjera, se aplica la ley penal y el poder jurisdiccional de Brasil;- Si el crimen ha ocurrido en el Mar Territorial, dentro de embarcación de nacionalidad extranjera, se aplica como regla general, la ley del Estado de bandera de la embarcación. Sin embargo, esta regla posee cuatro excepciones: si hay consecuencias para Brasil; si puede perturbar la paz o el orden en el Mar Territorial; si hubo la solicitud de asistencia de las autoridades brasileras por el comandante de la embarcación o por representante diplomático; y si son medidas para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes o de sustancias psicotrópicas”.	Únicamente en el mar territorial. (Ley No. 10 de 1978, por medio de la cual se dictan normas sobre mar territorial, zona económica exclusiva, plataforma continental, y se dictan otras disposiciones).
---	---	--	--	---



10	¿La jurisdicción administrativa hasta donde tiene alcance en los territorios marítimos del Estado?	“En el territorio nacional que comprende las Z.M.M., Cabe citar que la Ley Federal de Procedimiento Contencioso Administrativo, refiere en su artículo 1º que a falta de disposición expresa se aplicará supletoriamente el Código Federal de Procedimientos Civiles, y en el artículo 548 de este se indica “la práctica de diligencias en país extranjero para surtir efectos en juicios que se tramiten ante tribunales nacionales, podrá encomendarse a los miembros del Servicio Exterior Mexicano por los tribunales que conozcan del asunto, caso en el cual dichas diligencias deberán practicarse conforme a las disposiciones de este Código dentro de los límites que permita el derecho internacional”.	“Misma respuesta anterior”	En la zona contigua y en la zona económica exclusiva (Ley No. 10 de 1978).
11	¿Cuál es la estrategia operativa que emplea la Armada de su país para hacer frente a los delitos en el mar?	<p>“A nivel operativo para hacer frente a delitos tanto en el mar como en tierra la Armada de México realiza operaciones con base en el Plan General de Operaciones Navales.</p> <p>Para fortalecer las capacidades de respuesta operativa institucional, la SEMAR mantiene un esfuerzo constante para incrementar y modernizar gradualmente su infraestructura naval, unidades aeronavales, de superficie y de Infantería de Marina, así como los equipos, sistemas de mando y control y pertrechos con tecnologías avanzadas o de punta. Uno de sus objetivos estratégicos, consolidar la Inteligencia Naval”. Se aplica la estrategia del Martillo, contra el tráfico ilícito desde la península de Yucatán hacia Cuba.</p>	<p>“La Armada tiene, dividido por Distritos, los navíos Patrulla conforme a seguir:</p> <p>Oceánicos – Patrulla en la Zona Económica Exclusiva;</p> <p>Costeros – Patrulla en el Mar Territorial</p> <p>Fluviales – Patrullas en los ríos.</p> <p>Además, cada capitania posee buques orgánicos para patrullas locales”.</p>	<p>Misión de la Armada Nacional</p> <p>De conformidad con el mandato constitucional, la misión de la Armada se define como:</p> <p>Contribuir a la defensa de la nación a través del empleo efectivo de un poder naval flexible en los espacios marítimo, fluvial y terrestre bajo su responsabilidad, con el propósito de cumplir la función constitucional y participar en el desarrollo del poder marítimo y en la protección de los intereses de los colombianos. - Comando General FF. MM., Manual de Derecho Operacional para las Fuerzas Militares - 2015.</p> <p>Estrategia de la Armada Nacional</p> <p>La Armada Nacional cumple con sus roles y misiones centrada en una estrategia definida y enmarcada en cinco grandes vértices que conforman un sistema denominado Pentágono Naval, que se constituye en la carta de navegación sobre la cual permanentemente se traza el derrotero a seguir, dentro del principio rector de la flexibilidad, en concordancia con un entorno dinámico propio del escenario operacional de una Fuerza Naval y que demanda de la institución estar preparada, entrenada y disponible en forma permanente para enfrentar potenciales situaciones de crisis, conflicto o guerra, permitiéndole desplegar sus capacidades para responder a múltiples amenazas y retos en diversos y variados escenarios para el cumplimiento de su misión (PEN 2015 - 2018). Se aplica la estrategia de Cerrando espacios.</p> <p>Vértices de la Estrategia Pentagonal</p>

Fuente:Elaboración propia, a partir documentos Nacionales Respetivos





1. Del análisis del cuadro anterior se pueden destacar las siguientes conclusiones que concuerdan no importa el país.

Las diferentes organizaciones nacionales buscan mantener el mismo fin, el control de las actividades marítimas; sin embargo, podrá existir mayor o menor cohesión y alineación dependiendo de la norma que se va a ejecutar y la comunicación y coordinación entre los diferentes organismos, pudiendo ser más efectivo la articulación cuando se encuentren en la misma cartera organizacional, y las jurisdicciones y competencias de cada uno de los organismos estatales tiene finas diferencias.

2. Las diferentes jurisdicciones que existen en el control del mar hacen del ejercicio del control una tarea compleja y de mucha coordinación interagencial.
3. Las causas para la concreción de delitos son en general dos grandes ganancias que producen y la falta de control y articulación de los medios estatales.
4. Las conductas ilícitas, dependen de la posición geográfica del país, así serán más delitos transnacionales los que se realicen en la ruta hacia Estados Unidos, y más ambientales en costas que miren al África, sin desconocer que depredación ambiental es una actividad ilícita de común denominador.
5. Se puede deducir que hay que tener en cuenta la dirección general y las regionales, para un buen ejercicio de mando y control, así como la coordinación con otras agencias, teniendo un centro de comando para tal fin y ser efectivos en cualquier evento en desarrollo de actividades marítimas, ya sea nave, el espacio acuático, el puerto o cualquier otra actividad. El ejercicio de las funciones como Estado de abanderamiento y Estado rector del puerto es vital para evitar riesgos a embarcaciones en el mar y que pueda traer desastres a la tripulación, a la nave o al medio ambiente, pues son funciones correlativas con otras autoridades y dependientes, debido a que tiene consecuencias en el buen ejercicio de actividades de la autoridad marítima externa.
6. Es pertinente ver que todas las jurisdicciones son diferentes, aunque en general se basan en lo contemplado en la Convemar, no todos tienen incursos estas conductas en sus códigos penales; sin embargo, se concretan con acciones contra el buque, su tripulación, su carga o delitos ambientales y transnacionales.
7. Coinciden en que la incidencia de las conductas punibles se realizan en zonas portuarias, mar territorial y zonas limítrofes.
8. En cuanto a las funciones que corresponden a la figura del Estado rector del Puerto y por consiguiente al Estado de abanderamiento para las naves está en cabeza de la autoridad que ejerce la competencia marítima. Las marinas son organizaciones que ayudan en el control.
9. Coinciden todos en que la jurisdicción aplicable en materia penal es en el mar territorial, sin embargo, aunque no se respondió por parte de los cuestionados, si hay acciones delictivas en plataformas en sus aguas jurisdiccionales, se aplica su competencia por ser la plataforma de bandera nacional. Si es nave sin bandera también se puede ejercer competencia.
10. En este ámbito de acuerdo con las respuestas dadas difiere dependiendo de la competencia de la materia, pues en principio es hasta el mar territorial, pero al hacer concesiones fuera de estas áreas se ejerce esa jurisdicción administrativa, lo que incluye las 200 millas, y en el caso de Colombia de acuerdo con el código de minas más allá, Ley 685/01.

Lo que busca la estrategia de todos es hacer un ejercicio del control del mar y abarcar más espacios para cerrar brechas donde la delincuencia pueda actuar.

2.2 Amenazas Marítimas en Colombia e Instrumentos Internacionales

2.2.1 Piratería Marítima

En términos del derecho internacional, el fenómeno de la piratería marítima resulta ser una de las actividades más peligrosas en cuanto a amenazas marítimas, debido a que atenta directamente



contra la seguridad y la vida de las personas que se transportan por los océanos del mundo. En la actualidad, este fenómeno ha generado retos y riesgos a las áreas marítimas y Estados Ribereños, en especial, en aquellos que cumplen o cuentan con las siguientes condiciones: En primer lugar, un tráfico marítimo o comercio internacional significativo; Segundo, bajos niveles de desarrollo económico, así como inestabilidad social o política y, en tercer lugar, donde el grado de control del mar es deficiente (Alvayay, 2010).

El marco legal internacional que se propone en la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Convemar, de 1982 para la lucha contra la piratería, ha dedicado los artículos 100 al 107, los cuales a groso modo caracterizan el delito de la piratería como enemigo común de la comunidad internacional y su necesidad de atender este fenómeno.

- a) La Convemar en su artículo 100 establece la obligación internacional de cooperar en la lucha contra la piratería, y en su artículo 101 define la piratería como cualquiera de los actos siguientes:

Todo acto ilegal de violencia o detención o todo acto de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos: i) Contra otro buque o una aeronave en alta mar, o contra personas o bienes a bordo de ellos; ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata; c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos.

Actualmente, la piratería marítima se muestra como un fenómeno poco reconocido e incluso parece recordar épocas míticas de la colonia, sin embargo, es un problema latente que ha exigido un tratamiento multilateral por parte de la comunidad internacional. Sus causas más notorias se han caracterizado por la incapacidad de ejercer soberanía plena de un país en su mar territorial. Desde el 2008 al 2014, se han reportado en el mundo un total de 2,393 casos de piratería, sólo para el 2014 fueron reportados 245 casos de piratería (International Chamber of Commerce, 2014). Es importante resaltar que cada

uno de estos actos, fueron catalogados por algunos países como acciones terroristas y/o piratas.

Al hablar de un caso representativo de piratería marítima actualmente, hay que mencionar los casos del Golfo de Guinea y de Somalia, este último catalogado como Estado fallido¹², cuyas características hacen pensar que la aparición y presencia de este fenómeno se evidencian con un débil aparato estatal y se dinamiza por los problemas sociales presentes en este país. Las características actuales de la piratería somalí se pueden rastrear desde los años 90, relacionada con la pérdida de recursos pesqueros en los que en buena medida dependía la alimentación y economía de las comunidades costeras (Fernández, 2009), y por otro lado, también está el factor político, dado que en 1991 cae el régimen de Barre. Inicialmente, este tipo de piratería surge en una época conocida como “guardacostas” (Fernández, 2009) estos cumplían un papel de protectores de la actividad pesquera que se realizaba de forma ilegal, además de protegerse de industrias que vertían sustancias tóxicas en sus aguas costeras. Ahora, el problema de la pesca en Somalia habría generado posturas controversiales, por un lado estaban las comunidades de pescadores somalíes y por otro las flotas extranjeras, estos conflictos fueron dando vida a lo que posteriormente se conocería como piratería en la zona (Fernández, 2009).

En palabras de Francisco Vicente, como habla un pirata somalí, esta actividad representa para ellos una forma de subsistencia ante las difíciles condiciones que padecen y también es un estilo de vida: “Nuestra pesca ha sido erradicada y no podemos pescar, por lo que vamos a pescar lo que sea que pase por nuestras aguas porque necesitamos comer” (Fernández, 2009), también añade en la entrevista, “los piratas se casan con las mujeres más hermosas, construyen casas más grandes, andan en automóviles nuevos y tienen las últimas armas... Muchos jóvenes de Puntland, sin ninguna perspectiva de trabajo ni de estudios, son fácilmente atraídos por esta moda” (Fernández, 2009).

Con esto hay que dejar claro que, por un lado, el fenómeno de la piratería es propio de Estados cuya incapacidad para ejercer plena soberanía sobre su territorio lleva a que sus nacionales actúen sin restricción, convirtiéndolos en Estados

¹² “De hecho, Estado fallido es un término polémico, que califica de esta manera a un Estado débil en el cual el gobierno central tiene poco control práctico sobre su territorio”. <http://www.diputados.gob.mx/sedia/sia/spe/SPE-ISS-07-09.pdf>



fallidos; el hecho de que la piratería como acto ilegal se constituya en un estilo de vida, denota la permisividad o fragilidad del Estado para controlar las acciones ilícitas de las personas. Por el otro lado, la piratería responde a unos factores sociales, ya que no es solo el hecho de que los Estados no puedan controlar las actividades de sus ciudadanos, sino que sus pobladores no tengan más alternativas para subsistir.

Los efectos más notorios de la piratería marítima, básicamente se pueden resumir en el ámbito económico global, ya que las acciones de piratería y el robo a mano armada no solo afectan a las economías de los Estados que padecen este fenómeno, sino también a los circuitos comerciales regionales y globales que dependen de un paso obligado por mares de estos Estados fallidos. Como se señaló anteriormente, el transporte marítimo mueve el 90% de la economía mundial, en este sentido, ningún país está libre de ser objeto de un ataque pirata, más aun teniendo en cuenta la interdependencia económica que exhibe este mundo globalizado (Moral, 2015); por lo tanto, lo que afecte a un solo país puede afectar a toda una región o al mundo entero.

Ahora bien, es importante destacar la diferencia entre la piratería y el robo a mano armada contra los buques, ya que esto permitirá discernir un poco el vacío jurídico existente sobre este concepto y la inexistencia aparente que tiene la piratería en el espacio marítimo colombiano, el cual de cierta forma explica el hecho de porque no se habla de forma generalizada de piratería en Colombia y el mundo. El concepto de robo a mano armada contra los buques se define en la resolución A.1025 (26) de la Asamblea de la OMI, denominada como el “Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques”, adoptada el 2 de diciembre de 2009, la cual en su artículo 2.2 dicta:

Se entiende por robo a mano armada contra los buques cualquiera de los actos siguientes:

1. Todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de este, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado;
2. Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente (Organización Marítima Internacional, 2009, p. 4).

Los conceptos que establecen la Convemar y la OMI sobre piratería marítima y robo a mano armada no son contemplados por todos los países del mundo; por ejemplo, Colombia es uno de los países que no tiene un delito tipificado como piratería en sus legislaciones. Según la ONU, en un listado revelado en octubre de 2011, solo 54 países de sus 192 miembros contemplan la piratería como delito en sus ordenamientos jurídicos internos (Organización de las Naciones Unidas, 2011).

El no diferenciar los tipos de actos ilícitos que se presentan en los océanos podría representar un problema para un país como Colombia, dicho de otro modo, si el problema no está estipulado dentro de la constitución del mar, las autoridades internacionales no podrán definir o juzgar de forma efectiva el problema; por esta razón, es que la Convemar en su artículo 100 establece el deber internacional de cooperar en la represión contra la piratería y varias de las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, emitidas desde los casos de piratería en Somalia, recalcan este llamado de la Convemar, buscando que los Estados tomen todas las medidas razonablemente posibles para combatir la piratería.

En Colombia, el Artículo 173 del Código Penal (CP) reza:

El que mediante violencia, amenazas o maniobras engañosas, se apodere de nave, aeronave, o de cualquier otro medio de transporte colectivo, o altere su itinerario, o ejerza su control, incurrirá, por esa sola conducta, en prisión de ciento sesenta (160) a doscientos setenta (270) meses y multa de mil trescientos treinta y tres (1.333.33) a cuatro mil quinientos (4.500) salarios mínimos legales mensuales vigentes. La pena se aumentará de la mitad a las tres cuartas partes, cuando no se permita la salida de los pasajeros en la primera oportunidad (Ley 599, 2000, p. 164).

El artículo 173 del Código Penal solo establece el delito como tal en el mar o como lo menciona Fernández (2013) “constituye una figura agravada del robo con violencia o intimidación simple en las personas, por el solo hecho de ser cometido en el mar”, pero deja atrás un sinnúmero de elementos necesarios dentro de un marco jurídico que permita el enjuiciamiento eficaz y efectivo sobre los posibles actos de piratería (Castro, 2015).

En Colombia el fenómeno de la piratería no es muy concurrido, pero debido a efectos de la globalización,



muchas de las vías que posiblemente más se van a utilizar en el futuro van a ser las marítimas, lo que permitirá que personas inescrupulosas se aprovechen de este acontecimiento; por ejemplo, el tráfico portuario marítimo en Colombia, actualmente moviliza cerca del 90% 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 posterior la carga de contenedores (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2014). De acuerdo con el reporte de la OMI sobre piratería y secuestro en Colombia durante el 2015 ocurrieron cuatro casos (MSC.4/Circ.232, 2016).

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 a 48 buques diarios y así lograr atender una mayor demanda del comercio marítimo (Castro, 2015). El Canal de Panamá es el paso de más de 140 rutas marítimas que operan con variados tipos y tamaños de buques, por él pasa el 5% del comercio mundial (Autoridad del Canal de Panamá, 2015).

Colombia no está exento a que se presente cualquier tipo de acto ilícito en el mar, además, teniendo en cuenta que debido a que reúne muchas características que tienen países como Somalia, que sufren diariamente este problema, es muy probable que si no hay unos altos índices de piratería, debido a su tipificación o porque simplemente no es grande este ilícito, en un futuro pueda padecer este fenómeno que en buena medida es una gran amenaza en la región y los circuitos económicos que se mueven. Su viabilidad geográfica, la confluencia de elementos internos, tales como los niveles de desigualdad social, pobreza y criminalidad, la debilidad en materia legal y judicial referente a este crimen, y las insuficientes capacidades navales para el óptimo control del mar, son factores de riesgo que evidencian la posibilidad de generar amenazas a la seguridad marítima nacional, en especial en lo relacionado con el transporte y comercio marítimo, a la explotación de recursos y al medio ambiente marino (Castro, 2015).

Cabe considerar, por otra parte, que las limitaciones navales en Colombia han permitido que se presenten algunos actos como por ejemplo los ataques a los barcos pesqueros. Existe una estrecha relación entre la pesca y la piratería marítima, teniendo en cuenta que las actividades de los piratas no solo se limitan al secuestro o robo de buques mercantes, sino que también acechan las flotas pesqueras. Por consiguiente, la seguridad de los pescadores colombianos y los autorizados a faenar en aguas colombianas puede verse afectada por el fenómeno de la piratería (Castro, 2015).

En síntesis, existe un sinnúmero de fenómenos en los océanos de Colombia que bien podrían ser casos de piratería marítima o de robo a mano armada, dos conceptos que podrían fácilmente ser diferenciados por las organizaciones internacionales, como por ejemplo la OMI, pero es importante reconocer que hay vacíos en la convención del mar (Convemar), debido a que no establece un concepto claro de este fenómeno. Como lo menciona Marín (2012) “esta definición de la Convemar parte de una noción restringida de piratería que no da respuesta satisfactoria a los ataques cometidos en los últimos años [según las cifras recopiladas por la OMI]” (p. 3). Es decir que existen vacíos jurídicos, el primero de ellos es en lo referente a los espacios marítimos en los que ha de cometerse el acto ilegal de violencia, detención o depredación para poder calificarlo como acto de piratería. Según lo prescrito en el artículo 101 de la Convemar el delito internacional de piratería solo puede ser perpetrado en contra de un buque en la alta mar o en un espacio marítimo no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, o sea, en aguas internacionales.

Los vacíos conceptuales que se presentan respecto al tema de la piratería marítima, tanto en la Convemar como en la legislación colombiana, hace ver que como sujetos de derecho, los cuales poseen la obligación de reglamentar, y su actuar ha sido pasivo para enfrentar este fenómeno, es decir, hace falta un control más jurisdiccional respecto a este tema, para que a futuro no se convierta en un problema la forma en la se debe juzgar un pirata, un ladrón de buques, un pescador ilegal, etc. Además, se debe tener en cuenta que la piratería, hoy por hoy, es considerada por la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, como: “Uno de los seis grupos de amenazas que deben preocupar al mundo hoy y en los decenios por venir” (Organización de las Naciones Unidas, 2010); es importante recordar que con el proceso de paz que se negocia en Colombia muchas armas quedarán al garete buscando



nuevos dueños, por lo que se prevé un aumento de este tráfico, como ocurrió en Centroamérica (Unodc, 2014).

Recordamos que en los artículos 100 a 107 de la Convemar se reafirma el deber y la obligación de todo Estado de cooperar en la represión de la piratería. Las definiciones de piratería y de buque pirata, el apresamiento de un buque pirata, y la responsabilidad por apresamiento son los principales elementos de estas disposiciones. Los artículos 105 (sobre el apresamiento de un buque o aeronave pirata) y 110 (sobre el Derecho de visita que tienen los buques de guerra en alta mar en relación con un buque extranjero) ofrecen una base jurídica para responder a los actos de piratería. Esta base jurídica también es de aplicación a la ZEE en virtud del artículo 58 2) (OMI, OMI LEG/MISC.8, 2014, p. 54).

Existen algunas zonas oceánicas en donde se sigue dando un número preocupante de actos de piratería, que causan graves riesgos para la vida humana, la navegación y el medio ambiente, y tienen efectos negativos en el comercio internacional. A este respecto, y consciente de la obligación de los Estados de cooperar en la represión de la piratería, que estipula el artículo 100 de la Convemar, razón por la que la Organización marítima mundial ha tomado cartas en el asunto, buscando reglar la conducta y minimizar esta acción delictiva por medio de procedimientos, coordinación interestatal y aceptado nuevas tareas en el trabajo del buque.

Así la OMI adoptó, en noviembre de 1983, la resolución A.545 (13) sobre Medidas para prevenir los actos de piratería y de robo a mano armada contra los buques, a la cual siguió, entre otras, la resolución A.738 (18) sobre Medidas para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques (OMI, OMI LEG/MISC.8, 2014, p. 54).

Para este fin, la OMI mantiene bases de datos sobre el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) de la Organización (<http://gisis.imo.org>) y distribuye mensualmente informes sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques y sobre casos de polizones y de migrantes ilegales; así mismo, constantemente examina diversas medidas para hacer frente a la comisión de actos ilícitos en el mar (OMI, OMI LEG/MISC.8, 2014, p. 57).

La OMI, en colaboración con la DAODM y la UNODC, también está fomentando activamente la cooperación regional para combatir los actos de piratería a través de una serie de seminarios y reuniones regionales. Además, en la resolución A.923 (22) se disponen Medidas para prevenir la inscripción de “buques fantasma”.

Específicamente, para Somalia la OMI, en 2005, adoptó la resolución A.979 (24) sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a su costa. En la resolución se condenan y deploran todos los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques y se pide a todas las Partes que puedan prestar asistencia que adopten medidas, de conformidad con las disposiciones del derecho internacional, con el fin de garantizar que todos los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, o las tentativas, cesen de inmediato, se abandonen todos los planes para cometerlos y que todo buque secuestrado sea liberado de manera inmediata e incondicional y no se cause daño a la gente de mar que preste servicio en ellos (OMI, OMI LEG/MISC.8, 2014, p. 55). Así como la adopción posterior en 2007 de la Resolución A.1002 (25) “Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia”, por lo que se dan en la Circular MSC.1/Circ.1333: “Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques” y MSC.1/Circ.1334: “Orientaciones para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada contra los buques” (OMI, OMI LEG/MISC.8, 2014, p. 55), y en forma sucesiva la OMI adoptó, en 2007, la Resolución A.1002 (25), la Resolución A.979 (24).

En 2008, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas adoptó la Resolución 1816 (2008). Tras haber recibido el Presidente del Consejo de Seguridad una carta del Gobierno Federal de Transición, GFT, de Somalia en la que se manifestaba el consentimiento del GFT, que ahora es el Gobierno Federal de Somalia, a que los Estados que cooperasen con el GFT en la lucha contra la piratería y los robos a mano armada en el mar estuvieran facultados, durante un periodo de seis meses, a entrar en las aguas territoriales somalíes y a utilizar “todos los medios necesarios” para reprimir los actos de piratería y robos a mano armada en el mar, que luego se extendió con las resoluciones 1846 (2008) y 1851 (2008), buscando



la cooperación regional (OMI, OMI LEG/MISC.8, 2014, p. 56) y subsiguientes 1897 (2009) y 1950 (2010), 2020 (2011), 2077 (2012) y 2125 (2013).

Tras afirmar que la autorización conferida en la resolución sólo es aplicable a la situación en Somalia y no afectará a los derechos y obligaciones en virtud de la Convemar ni se considerará que constituye un precedente en el derecho consuetudinario internacional, el Consejo de Seguridad también pidió a los Estados cooperantes que se aseguren de que las actividades o medidas que emprendan para luchar contra la piratería no tengan en la práctica el efecto de negar o menoscabar el derecho de paso inocente a los buques de terceros Estados (OMI, OMI LEG/MISC.8, 2014, p. 56), pues se autoriza incluso la entrada a buques de Estado a sus aguas territoriales.

De conformidad con la Resolución A.1002 (25), en 2009 se celebró en Djibouti la reunión subregional de los Estados del Océano Índico Occidental, el golfo de Adén y el mar Rojo, coordinada por la OMI, donde se examinó y adoptó el proyecto de texto de un instrumento relativo a la represión de la piratería y los robos a mano armada contra los buques en el Océano Índico Occidental, el golfo de Adén y el mar Rojo que se había preparado en la reunión subregional sobre piratería y robos a mano armada contra los buques en el Océano Índico Occidental, el golfo de Adén y el mar Rojo, la cual había organizado la Organización en Dar es Salaam (República Unida de Tanzania) del 14 al 18 de abril de 2008 (el “Código de Conducta de Djibouti”).

En este código los signatarios acordaron cooperar, de forma coherente con el derecho internacional, en las siguientes esferas:

1. La investigación, detención y enjuiciamiento de las personas bajo sospecha razonable de haber cometido actos de piratería y robos a mano armada contra buques, incluyendo las personas que inciten o faciliten intencionadamente dichos actos;
2. La interceptación y la captura de los buques sospechosos y de los bienes a bordo de dichos buques;
3. El rescate de buques, personas y bienes objeto de actos de piratería y robos a mano armada y la facilitación de los cuidados, el tratamiento y la repatriación adecuados a los marinos, pescadores y otro personal de a bordo, así como al pasajero que haya sido

víctima de dichos actos, particularmente en los casos en que hayan sido sometidos a actos violentos; y

4. La realización de operaciones compartidas, tanto entre Estados signatarios como con las marinas de guerra de países de fuera de la región, tales como la designación de funcionarios de los cuerpos de seguridad u otras autoridades para embarcar en los buques o aviones de patrulla de otro signatario (OMI, OMI LEG/MISC.8, 2014, p. 57).

Además, contempla el intercambio de información relativa a la piratería aprovechando los medios e infraestructuras existentes para las comunicaciones buque a costa y costa a buque y prevén la revisión de sus respectivas legislaciones nacionales con vistas a garantizar que se dispone de leyes que tipifiquen como delito los actos de piratería y los robos a mano armada contra los buques y de disposiciones adecuadas para el ejercicio de la jurisdicción, la realización de investigaciones y el enjuiciamiento de los presuntos delincuentes.

La OMI, adoptó la resolución A.1025 (26): “Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques”, el cual, entre otras cosas, ofreció una definición nueva de los robos a mano armada perpetrados contra los buques, aclaró el alcance geográfico de dichos actos y también incluyó una referencia a la incitación y facilitación de dichos actos, para armonizarla con la definición de piratería del artículo 101 de la Convemar. En mayo de 2011 el MSC elaboró orientaciones complementarias, las cuales figuran en la circular MSC.1/Circ.1404 (Directrices para ayudar en la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques) (OMI, OMI LEG/MISC.8, 2014, p. 58), además adoptó la Resolución A.1026 (26): “Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia”, en 2011, adoptó la Resolución A.1044 (27), que actualizó las disposiciones de la Resolución A.1026 (26) para reflejar las novedades habidas desde su anterior periodo de sesiones y, al mismo tiempo, disponer un marco para abordar cuestiones nuevas.

Dentro de las medidas de protección del buque está la de embarcar personal armado para evitar ser presa de los delincuentes al respecto en el (MSC.1/Circ.1333, anexo, párrafo 5 (26 de junio de 2009); a la posición actual de reconocer de manera tácita que el despliegue de personal de seguridad armada



a bordo ha pasado a ser una práctica aceptada del sector y de los Estados de abanderamiento en ciertas circunstancias y posteriormente, en 2011, reafirmó su postura de que no refrendaba ni condenaba el empleo de personal armado a bordo de los buques mercantes y aceptó que llevar a bordo a personal armado era una decisión individual sujeta a la legislación de los Estados de abanderamiento, lo cual se ajustaba a las obligaciones y responsabilidades de los Estados de abanderamiento estipuladas en la Convemar (por ejemplo, artículo 94) (OMI, OMI LEG/MISC.8, 2014, p. 59), razón por la que aprobó las Orientaciones provisionales para propietarios, armadores y capitanes de buques con respecto al empleo de personal privado de protección armada (PPPA) a bordo en la zona de alto riesgo, y recomendaciones provisionales para los Estados de abanderamiento sobre esta misma cuestión (OMI, OMI LEG/MISC.8, 2014, p. 60).

Estas orientaciones tienen una serie de directrices como (circulares MSC.1/Circ.1405/Rev.2 y 1406/Rev.2, respectivamente), en los cuales se acordó que era necesario elaborar más orientaciones sobre los aspectos relativos a las aduanas del transporte, embarque y desembarque de armas de fuego y equipo de protección en zonas bajo la jurisdicción de los Estados Ribereños y Rectores de Puertos, que reflejen las inquietudes de los Estados Rectores de Puertos y Ribereños con respecto a la entrada de equipos de personal armado en sus aguas territoriales. El Comité aprobó posteriormente la circular MSC.1/Circ.1408: “Recomendaciones provisionales revisadas para los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo”, la cual se revisó en la circular MSC.1/Circ.1408/Rev.1, y la circular MSC-FAL.1/Circ.2: “Cuestionario relacionado con las prescripciones para los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños en relación con el personal privado de protección armada a bordo de los buques” (OMI, OMI LEG/MISC.8 , 2014, p. 61).

En mayo de 2012, el MSC elaboró Orientaciones provisionales para las compañías privadas de protección marítima que facilitan personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo (MSC.1/Circ.1443), que incluían orientaciones respecto de las reglas sobre el uso de la fuerza a fin de complementar las orientaciones existentes y seguir asistiendo en la elaboración de políticas nacionales y facilitar una mayor armonización de las políticas internacionales relativas a la cuestión de la protección armada de carácter privado a bordo (OMI, OMI LEG/MISC.8, 2014, p. 61), las cuales deben estar alineadas con normas ISO y mediante la

circular MSC.1/Circ.1443 da las directrices base en la elaboración de la correspondiente norma ISO, que se concreta en la norma ISO PAS 28007 que forma parte de la serie ISO 28000, en la que la norma ISO 28000:2007 es la norma relativa a los sistemas de gestión de la seguridad certificables, y en la norma ISO 28003:2007 se incluyen prescripciones para facilitar las auditorías y certificaciones en relación con la norma ISO 28000:2007.

En 2013, se adoptó por unanimidad la Resolución A.1069 (28): “Prevención y represión de los actos de piratería, los robos a mano armada contra los buques y las actividades marítimas ilícitas en el golfo de Guinea”, en la cual se apoya la labor de la Organización para prevenir y reprimir los actos de piratería, los robos a mano armada contra los buques y las actividades marítimas ilícitas en el golfo de Guinea.

De lo anterior se puede condensar que el interés por el cuidado del tráfico marítimo de mercancías es una necesidad imperativa que la comunidad internacional busca erradicar con diferentes elementos y que Colombia como parte de esa responsabilidad tiene en esa comunidad, por lo que debe aprovechar sus medios en el contexto internacional siguiendo los mismos derroteros de cooperación, alineamiento de la norma nacional con la internacional y demás elementos novedosos para la aplicación de la competencia, ya sea en sus aguas nacionales o internacionales.

2.2.2 Contrabando

A la hora de hablar del contrabando en Colombia, hay que decir que tuvo un auge importante durante todo el siglo XIX y duró hasta la tercera década del siglo XX; en este periodo las funciones de control y vigilancia para hacer frente a este delito estuvieron a cargo de las capitanías de puerto que dependían de la Aduana (Bazurto, 2005). Los éxitos que tuvo el control en los puertos más bien fueron nulos o escasos, todo en razón a los pocos recursos destinados para ejercer las tareas de policía y control en los puertos (Bazurto, 2005), evidenciando de nuevo la falta de control y la poca presencia institucional del Estado en zonas costeras y marítimas, ya desde tiempos atrás este fenómeno tubo cargas que marcaron la historia como el contrabando de negros, tabaco y de azúcar que menoscabaron las arcas del imperio español.

El contrabando como tal tiene unos efectos notables en las finanzas públicas de Colombia, que repercute directamente en los departamentos



y municipios donde se desarrolla dicha actividad. Lo anterior trae consecuencias que se evidencia en la oferta de empleos, y por otro lado, a su vez crea un panorama de competencia desleal para quienes hacen empresa y realizan un comercio legal en el país. La tendencia que ha mostrado la actividad del contrabando desde principios del siglo XX ha mostrado que ha tenido lugar paralela al intercambio de productos y las áreas de influencia han sido desde el Golfo de Urabá penetrando ciudades con las que tiene relaciones comerciales, tales como Cartagena, Santa Fe de Antioquia, Quibdó y Medellín, usando para ello el Atrato para tener su contacto principal con Antioquia (Acción Plus, 2012).

Como se señaló con anterioridad, el contrabando como fenómeno delictivo tiene unos impactos que no solo afectan las finanzas públicas, a los comerciantes y empresarios, sino también a la población de los departamentos y municipios donde se desarrolla este ilícito. Se estima que el Estado deja de recibir 1.500 millones de dólares (Dinero, 2015), que bien podrían ser utilizados en las principales necesidades que tiene la población: salud, educación, infraestructura vial, acueductos, etc. Este problema llega a ser tan grave que, incluso, con cifras la Dian considera que son alrededor de 7.000 millones de dólares anualmente. Esta cifra se concluye al hacer un estudio comparado entre las importaciones que llegan al país desde 36 de los principales países con los que Colombia tiene algún tipo de relación comercial, y lo que estos países consignan en sus registros (Dian, 2016).

Por otro lado, Marta Morales, en *El Tiempo*, señala que hay un comercio invisible de Panamá hacia Colombia, más relacionado con el lavado de activos. De esta manera se entiende porqué un calzado proveniente de China “llega a Panamá a 10 dólares y luego pasa a Colombia a 3 dólares” (Morales, 2015), esto da entender que bajo esta práctica hay consigo toda una estructura criminal, dando lugar a una cultura de ilegalidad en la que la violencia y el terrorismo se estarían beneficiando.

De las formas de hacer contrabando que son predominantes en el estudio, está el tema de la subfacturación, cuyo procedimiento es responsable del 53,2 por ciento de toda la mercancía ilegal que llega al país; sin embargo, la sobrefacturación también es responsable de un importante número de importaciones ilegales, pero esta forma de contrabando es más bien responsable de las importaciones provenientes de Estados Unidos y de China.

Hay que señalar que buena parte de todas las importaciones que llegan al país lo hacen por vía marítima, y para que exista dicho fenómeno tiene que haber tras de sí otro hecho importante que es la corrupción. Desde este punto de vista es menester recordar el Artículo 2 del Decreto 1874 de 1979, que establece que “Sin Perjuicio de las funciones de carácter policivo y para fines fiscales que corresponden al Servicio de Guardacostas de la Dirección General de Aduanas, el Cuerpo de Guardacostas que se crea por la presente Ley tendrá las siguientes funciones principales, dentro de las aguas marítimas jurisdiccionales: 3) Colaborar con la Dirección General de Aduanas en la represión del contrabando (1874, de 02-08-1979); sin embargo, estas funciones no han sido protocolizadas ni coordinadas con la autoridad aduanera.

2.2.3 Tráfico Ilícito de Drogas (Narcotráfico)

Los orígenes del narcotráfico deben buscarse en las postrimerías del siglo XIX, en el contexto del desarrollo y modernización de los países e inmersos en los conflictos económicos, políticos y sociales con los que abordan el siglo XX (Medina, 2012). En Colombia, los orígenes del narcotráfico proceden de mitad del siglo XX; cinco factores inciden en la aparición de este fenómeno: las crisis de producción agrícola, la crisis de producción textil, el desarrollo de la actividad del contrabando, la violencia política y, la lógica demanda – prohibición – adicción – consumo (Medina, 2012). Trayendo consigo consecuencias graves como el desprestigio y algunas sanciones por parte de las organizaciones internacionales y potencias.

Dentro del contexto de las amenazas marítimas, el narcotráfico constituye uno de los principales problemas nacionales e internacionales en Colombia, ya que por medio de esta actividad las fronteras colombianas y la soberanía se ven afectadas diariamente. Además de ser un fenómeno que repercute, tanto en los océanos como en las fronteras de Colombia, el narcotráfico es una de las amenazas que más influye en las decisiones de las personas de bajos recursos y también de la alta alcurnia, como políticos, empresarios, etc. Cada uno con intereses diferentes.

Al abordar el estudio del fenómeno del narcotráfico, resulta de la mayor importancia precisar el concepto en cuanto que el mismo compromete distintas interpretaciones según el contexto en el que es utilizado (Gallego 2012). El concepto de narcotráfico tiene diferentes connotaciones, ya que se puede



asociar con una serie de actividades propiamente ilícitas y que varían dependiendo el ámbito en el que se ejecute la acción. Para algunos, las actividades del narcotráfico se reducen al “tráfico de drogas ilegales que son transportadas clandestinamente de un lugar a otro” (Contreras, 2010).

Autores como Fernández (2001) conciben el narcotráfico como una actividad de mayor complejidad que se constituye en lo esencial como una estructura de poder que establece relaciones de influencia en espacios de decisiones políticas, económicas y sociales generando, con otros fenómenos del crimen organizado, procesos desestabilizadores. Definición que resulta más apropiada debido al contexto en el que se ha presentado el narcotráfico en Colombia durante las últimas décadas.

El narcotráfico también constituye el método de disuasión más grande de las amenazas marítimas, debido a que el nivel de corrupción que se maneja sobre todo en las ciudades más pobres es muy alto. La más importante arma con que cuenta el narcotráfico no lo constituye su capacidad de fuego, sino su capacidad de corrupción e infiltración en los circuitos económicos, sociales y políticos convencionales (Medina, 2012).

Partiendo de los supuestos anteriores, y siguiendo con la línea de las amenazas que ostenta el narcotráfico, un ejemplo claro que podemos encontrar y que nos explica Silva, en su artículo de investigación *Narcotráfico, violencia y crisis social en el Caribe insular colombiano*, es el caso de San Andrés y la crisis social, ya que su ubicación representa un punto estratégico para los que se dedican a transportar drogas hacia los países que limitan con el mar Caribe. En este sentido, y teniendo en cuenta que la mayor parte de la cocaína se transporta por mar, la región se hace aún más vulnerable al tráfico marítimo (Cf. United Nations Publication, 2007, p. 19).

Como se puede observar en la Figura 2.7, una de las rutas más utilizadas para el tráfico de cocaína en el Caribe insular es la que inicia en Colombia y se dirige a Jamaica y a Bahamas a través del Caribe occidental, con el fin de llegar a Estados Unidos. Otra ruta importante es la que se dirige a Puerto Rico vía República Dominicana, con alrededor de 30 toneladas métricas de drogas anuales pasando por este corredor (Naciones Unidas, 2008, p. 195).

Figura 2.7 Rutas del Narcotráfico



Fuente: Insight crime / Ricardo Ramirez



En medio de estas posibilidades o tendencias del tráfico, se puede ubicar a San Andrés como un punto de paso estratégico de drogas, que se encuentra especialmente cercano al corredor centroamericano, es decir, a la ruta actualmente más activa para el tráfico ilegal que opera en esta región (Mantilla, 2011). En este sentido, se puede interpretar que Colombia representa un punto importante para la distribución de la droga de casi todas las regiones más importantes del mundo, y esto se debe a su ilimitado control por parte de las autoridades que se encargan del control marítimo.

Por otra parte, la gran fragmentación territorial de la región ha permitido un mayor margen de maniobra por parte de los traficantes que dominan el negocio (Mantilla, 2011). Además, San Andrés no se ve envuelto en temas de conflictos civiles, guerras o revueltas sociales, lo que permite que la ejecución o el tráfico de drogas sean aún más fáciles; en consecuencia, también se debe a la flexibilidad y poca presión que ejerce el Gobierno sobre esta región.

Vale decir que el transporte marítimo permite diversificación y genera mayor rentabilidad de la actividad delictiva considerando que los espacios marítimos son muy amplios y de un control limitado, y si tenemos en cuenta que de espaldas a esto el país cuenta con un conflicto armado donde los actores armados ilegales se benefician de actividades como el narcotráfico, esto se vuelve un tema que como se sugirió anteriormente es de seguridad nacional. En cuanto al tratamiento interméstico del problema de la droga, “Panamá, Nicaragua, Honduras juegan un papel muy importante en la conexión de drogas” (Unodc, 2013). Puesto que Colombia al contar con dos costas, Caribe y Pacífica, son corredores estratégicos donde por otro lado aprovechando los puertos, bien sea de forma legal o ilegal, como Buenaventura, Litoral Pacífico, Tumaco, Circuito Caribe, los actores violentos que prestan servicios de seguridad y transporte por diferentes rutas (Unodc, 2013).

De acuerdo con el Censo Unodc, corte diciembre 2013, “Colombia tenía 48.000 hectáreas sembradas de coca distribuidas en 23 de los 32 departamentos del país. Esto representa una fuerte reducción del área sembrada (-25%) respecto a las 64.000 hectáreas detectadas en 2011. La región del Pacífico mantiene los índices de presencia de los cultivos ilícitos (20.000 hectáreas cultivadas) 40% de los cultivos ilícitos están en la región del Pacífico. El 76% del incremento se concentra en Nariño (+2.444 ha), Norte de Santander (+ 1.829 ha) y Putumayo (+1.519 ha) El 77% de la reducción

se concentra en Chocó (-1.768 ha), Antioquia (-1.734 ha), Bolívar (-1.043 ha) y Cauca (-999 ha)” (Unodc, 2013).

A partir de la década del 2000, luego del trabajo conjunto de interdicción de los distintos países en el Caribe donde el tráfico de drogas es un problema común, el narcotráfico en el Caribe cambia de forma significativa. El tráfico de drogas por el Caribe se adapta a estas circunstancias y se ve obligado a usar otros medios de transporte que demandan mayores tareas para su detección como los semisumergibles; en estas circunstancias, los corredores de Centroamérica y el Pacífico adquieren un papel protagónico en cuanto al tráfico de drogas, haciendo que poblaciones donde antes el conflicto o el narcotráfico no tuviera un impacto significativo, se conviertan ahora en los centros donde más se desarrolla la actividad delictiva (Mantilla, 2010).

El Artículo 108 de la Convemar impone a los Estados la obligación de cooperar para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes realizado por buques en alta mar. El Artículo 58 establece la aplicabilidad de esta obligación a las ZEE. El problema del narcotráfico ha sido examinado por la OMI en el ámbito de las enmiendas introducidas en 1990 al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965 (Convenio FAL). Las normas y prácticas recomendadas adoptadas por el Comité de Facilitación están dirigidas a las autoridades públicas de los Gobiernos Contratantes, pero, no obstante, son aplicables solamente dentro del ámbito jurisdiccional del Estado rector de puerto (OMI, OMI LEG/MISC.8, 2014, p. 61).

En el Artículo 108 de la Convemar y en el Artículo 17 de la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, 1988, se disponen medidas para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas en alta mar y en la zona económica exclusiva y trata de la cooperación entre las Partes con la autorización del Estado de abanderamiento para abordar las embarcaciones dedicadas a dicho tipo de tráfico ilícito, y dispone que, de encontrarse pruebas de tráfico ilícito, pueden adoptarse las medidas pertinentes con respecto al buque, las personas y carga a bordo. La Resolución A.872 (20) de la OMI sobre las Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional fue revisada y se publicaron como las resoluciones MSC.228(82) y FAL.9(34), respectivamente (OMI, OMI LEG/MISC.8, 2014, p. 61).



2.2.4 Tráfico ilícito de Migrantes

Cuando las necesidades y el conflicto interno en una población comienzan a ser problema para una persona, este individuo por naturaleza, en muchas ocasiones, toma la decisión de salir o migrar de la zona en la que reside. La decisión que toma el individuo a simple vista parece racional, ya que de cierta forma está evadiendo esta problemática y protegiendo sus intereses, en este caso, el derecho a la vida, tanto de él cómo de su núcleo familiar; pero el problema empieza cuando sus ambiciones sobrepasan la frontera y se convierten en un problema para la soberanía colombiana, donde en muchas ocasiones el afán o el interés de esta persona lo lleva a cometer decisiones desesperadas como pasar las fronteras marítimas o territoriales de forma ilegal.

Según el Artículo 3 del Protocolo contra el “Tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire”, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional, define el tráfico ilícito de migrantes como: “La facilitación de la entrada ilegal de una persona en un Estado Parte del cual dicha persona no sea nacional o residente permanente, con el fin de obtener, directa o indirectamente, un beneficio financiero u otro beneficio de orden material”.

Para entender más a fondo el tema de la migración colombiana, Khoadour (2007) nos explica por medio de un análisis cuantitativo que realizó en el censo electoral de 2005, cuántas personas salieron de Colombia, además de establecer también las razones. Dentro de su análisis, estableció que cerca de 3,3 millones de personas migraron del país, que en términos porcentuales es el 8% de la población total, cifras elevadas para esa época.

En el censo electoral, Khoadour identificó también los destinos preferidos por los colombianos para emigrar; dentro de estos están Estados Unidos, España y, en ese tiempo, Venezuela. Lo más interesante y como lo establece la Celade (2000), es que los colombianos en los años 70 y 80 preferían ir más a los países de Centroamérica y Suramérica, pero debido a la crisis de los ochenta cambiaron sus intereses interregionales.

Las migraciones son un punto importante para entender el contexto en el que se encuentra un país, en el caso colombiano podemos identificar diferentes razones por las cuales migran las personas, pero es relevante establecer, como lo señala Khoadour, que las migraciones no solo se dan sólo por la

guerra si no también por la situación económica, las oportunidades de trabajo y la educación.

Según Khoadour, ante un choque económico los habitantes de los departamentos más rurales (Cauca, Nariño, Córdoba) tienden a trasladarse a las cabeceras de los departamentos o las grandes ciudades (Bogotá, Medellín, Cali) antes de pensar en ir a otro país. Esto explica porqué estos departamentos muestran tasas de migración inferiores al promedio nacional. Además, se entiende también que una de las razones por las cuales las personas tienden a tomar esta decisión es por su nivel de educación, es decir, las personas más capacitadas intentan buscar una educación superior y esta la pueden encontrar en el exterior; esto se da especialmente en las ciudades más importantes de Colombia, pero las personas que habitan en los lugares rurales o que presentan condiciones económicas y de educación muy bajas buscan mejores posibilidades en las grandes ciudades de Colombia, ya que su condición solo les permite esta alternativa.

La conclusión que nos da Khoadour, después de analizar el censo, es la siguiente: el coeficiente de inversión social es negativo y significativo al 5%. Esto se debe a que la inversión social es una forma de salario indirecto que complementa la remuneración del trabajo o salario directo. En este contexto, cuando la población se beneficia de un buen nivel de protección social o de educación, la presión para migrar es menor.

La problemática expuesta respecto a la migración colombiana abre muchos debates, dentro de esos está el tema de las políticas internas de cada región y las políticas generales del Estado colombiano, que sin duda alguna es el principal responsable de la ola migratoria que ha sido constante en los últimos años. El DANE, a partir del censo de 2005, calculó que el número de colombianos en el exterior es de 3.378.345. El Ministerio de Relaciones Exteriores (2012) estima que hay 4.700.000, pero confirma que el dato oficial es el arrojado por el DANE.

En efecto, uno de los problemas que tiene Colombia es la migración, pero no solo la migración legal sino también la migración ilícita o la irregular. La migración irregular hace referencia a la situación de las personas que ingresan a un país sin el cumplimiento de los requisitos legales o que dejan de tener estatus legal debido al vencimiento de su visado (OIM, 2011).

Posteriormente, la migración irregular puede ser catalogada como un fenómeno que afecta



directamente los límites marítimos o territoriales de un país, en el caso colombiano los límites marítimos no solo son afectados directamente por las personas nacionales sino también por extranjeros. Al tomar en cuenta las operaciones realizadas en el período 2004 -2011, se encontró que el 39% se relaciona con víctimas de origen extranjero, principalmente de Asia (China, India), África y de América del Sur (Ecuador), siendo la modalidad más utilizada el tráfico fronterizo con un 56% de participación (Unodc, 2008).

La caracterización de Colombia como un país de tránsito, se ha hecho más evidente en los últimos años y ha cobrado especial relevancia al momento de diagnosticar el fenómeno del tráfico ilícito de migrantes en el territorio, identificando que su componente altamente fronterizo a nivel terrestre y marítimo y su posición geográfica favorecen esta condición (Unodc, 2008), los migrantes extracontinentales ingresan al país a través de rutas terrestres y marítimas, principalmente, y por ciudades como Ipiales, en Nariño; Cúcuta, en Norte de Santander, y a través del corregimiento de Paraguachón, en La Guajira. Para salir del país y proseguir su ruta hacia Norteamérica, acuden a los puertos de Buenaventura, Cartagena, Barranquilla y Turbo (OIM, 2013).

Figura 2.8 Principales rutas identificadas en el tráfico de migrantes en Colombia



Fuente: Migración Colombia - Grupo Estadísticas y Estudios Migratorios.

El estudio sobre migración extracontinental realizado por la OIM (2013) resalta la existencia de algunos factores que facilitan en Colombia la migración irregular y el tráfico de migrantes. El primero de estos factores es la ubicación geográfica de Colombia, que lo convierte en un país de tránsito obligado en la ruta hacia Norteamérica. El segundo factor se relaciona con los migrantes extracontinentales a los que se les reconoce la condición de refugiados y una vez otorgada abandonan el país y venden o ceden sus documentos a las redes de tráfico internacional de migrantes (Figura 2.8).



La crisis migratoria y las flexibilidades en la seguridad marítima y territorial de nuestro Gobierno, dejan ver otros fenómenos como la trata de personas. De acuerdo con el más reciente informe del Departamento de Estado de Estados Unidos sobre el tráfico de personas (2012), Colombia es un país de origen para la trata de personas en modalidad de explotación sexual, que tiene como destino otros países de América Latina, el Caribe, Estados Unidos, Europa del Este y Asia.

La trata de personas recoge algunos componentes de la migración irregular, sin embargo, no se relacionan directamente, es decir, en la migración irregular, la persona toma la decisión de salir ilegalmente a otro país con ayuda de un tercero, mientras que en la trata de personas el individuo (que en la mayoría de los casos es mujer), es obligado o engañado para salir del país, con fines de explotación sexual, laboral u otro tipo de compromiso.

Son muchas las razones por las que una persona es explotada sexualmente o laboralmente, según un estudio de la OIM y la Universidad de los Andes (2012), se encontró que los factores de más vulnerabilidad para las mujeres en la trata de personas se relacionan con su pertenencia étnica a grupos indígenas o afrocolombianos, estar en el grupo de edad de los 18 a los 24 años y encontrarse en el rango de población con falta de oportunidades laborales y educativas.

El Estado colombiano durante los últimos años ha servido de puente para que se presente todo tipo de actos ilícitos, tanto en las fronteras marítimas como las territoriales; por esta razón es que los extranjeros lo ven como un territorio con flexibilidades en cuanto a seguridad, que carece de una presencia constante en las zonas limítrofes y dentro del territorio, además, se evidencia una falta de control interno y un descuido total de sus ciudadanos que frecuentemente son los más afectados por la trata de personas.

Encontrar una solución a este problema resulta complejo para el Estado, debido a que carece de control fronterizo total, y el ingreso o egreso de personas de manera irregular por fuera de los puntos de control, como lo indica Sandoval (2015) aumenta tal motivo. Es importante que el país entienda que proteger la soberanía en los espacios terrestres y marítimos, da elementos disuasivos como parte de la solución a corto plazo y también podrá ser reconocido como un país sólido que cuenta con instituciones firmes y bien instauradas, pero es

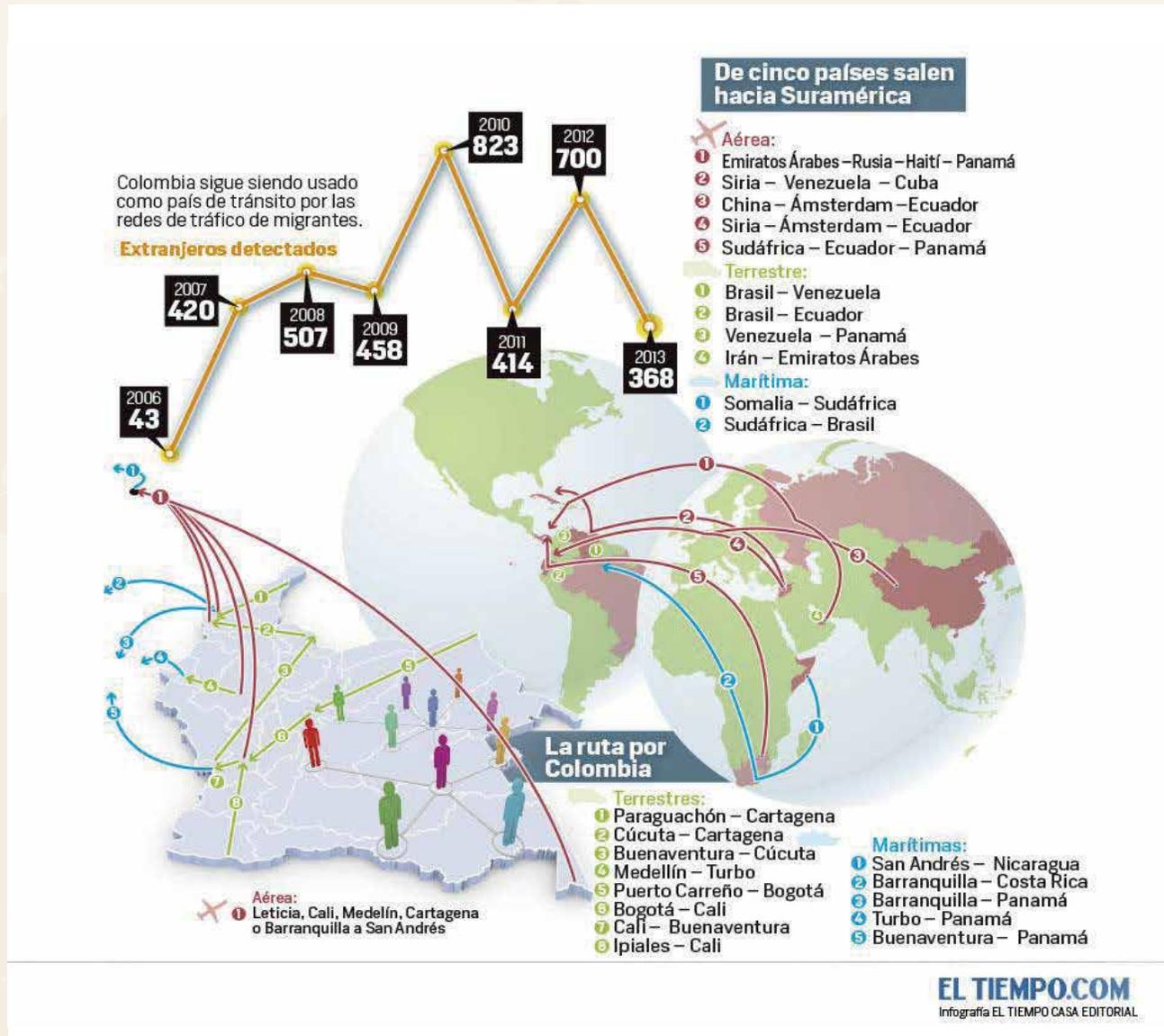
esencial que el Estado considere la migración como un problema, debido a que se ha podido comprobar que están saliendo las personas más capacitadas y las que no pueden hacerlo de la forma legal están creando problemas, tanto internos como externos para el Estado.

El estudio de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, Unodc, (2004), describió la posición geográfica de Colombia en el hemisferio como un elemento motivador para que viajeros provenientes de Asia y Cuba hagan uso de esta nación como plataforma de tránsito de quienes buscan llegar a Estados Unidos, Centroamérica y Europa. Aunque los antecedentes no reflejan que se esté realizando de una forma masiva, describe una curva de crecimiento respecto a años anteriores (Sandoval, 2015, p. 7). De acuerdo con el estudio de la Organización Internacional del Trabajo, OIT (2008), define que las principales causas de migración o traslado poblacional obedecen a la necesidad de encontrar un empleo durante un periodo determinado de tiempo; “es decir, con el fin de vincularse al mercado laboral distinto al nacional”, estas decisiones se dan como respuesta a los cambios que han surgido de la competencia global por el recurso calificado; otras condiciones que fomentan esta migración laboral, corresponden a las oportunidades que pierden los individuos en sus lugares de origen (Sandoval, 2015).

Aunado a esto se encuentran las facilidades que da el gobierno de los Estados Unidos a los migrantes cubanos que logren llegar a su territorio (Ley de Ajuste Cubano), que les da la residencia legal y posteriormente a la naturalización (Martí, 2014), y el deshielo de las relaciones cubano-norteamericanas, que puede traer cambios en la política migratoria; además, de las medidas tomadas por los distintos Estados que hacen parte de la ruta de tránsito hacia el país del norte desde Suramérica (Vásquez, 2016); además, se muestra como en ocho años 3.733 migrantes han sido detectados (Figura 2.9).



Figura 2.9 Migrantes detectados



Fuente: <http://www.eltiempo.com/Multimedia/infografia/migrantesilegales>, 2013.

La OMI, desde 2001, adoptó la Resolución A.920 (22) sobre el examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar; en ella se recomienda el examen de las medidas y procedimientos para el tratamiento de las personas rescatadas, con el objeto de garantizar que la vida de las personas que se encuentren a bordo esté salvaguardada hasta su llegada a un lugar seguro y que las comunidades costeras traten de manera satisfactoria a estas personas. En la circular MSC/Circ.896/Rev1 pueden encontrarse recomendaciones relativas a los Estados para evitar prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar, de conformidad con el derecho nacional e internacional (OMI, ORG, 2016).

2.2.5 El Polizonaje

Este es un problema complejo con claro trasfondo social y económico; la condición de polizón abarca aquellos individuos que utilizando el medio de transporte marítimo buscan mejorar sus condiciones de vida, tratan de emigrar ilegalmente hacia otros destinos, escondidos en el buque o en su carga, sin la autorización del Capitán o del Armador del Buque (Cepal, 2004). Se recalca que lo que busca el infractor es



mejorar sus condiciones económicas viajando a otro país, porque en su lugar de origen sus posibilidades son escasas. La lengua castellana la define como “persona que embarca clandestinamente”, procediendo del vocablo francés “polisson”, vagabundo, derivando este del latín *politio -ōnis*. La segunda acepción no relacionada con el tema que nos ocupa y probablemente procedente del castellano latinoamericano nos define polizón como “individuo ocioso y sin destino, que anda de corrillo en corrillo” (Diez Fernández, 2008, p. 6).

En la ley española se equipara como delito, y es asimilado a la estafa (v.e.v.), que comete el viajero clandestino de naves o aeronaves. El RD español del 21 de junio de 1923 define y tipifica en su artículo 60 y subsiguientes este delito. Se caracteriza por penetrar clandestinamente en un buque mercante, con el propósito de viajar sin abonar el precio del pasaje, o continuar a bordo clandestinamente, con el mismo propósito, una vez recorrido el trayecto a que dé derecho el boleto adquirido, y sin medios para pagar otro. Como pena se señala la que por la cuantía de lo defraudado corresponda a la estafa, incluidos los gastos de manutención y los demás de a bordo por razón del pasajero clandestino, (Univerjus, 2016).

Sin embargo, dependiendo del éxito o no de la acción ilícita entendida por la llegada del perpetrador a otro Estado esta puede considerarse frustrado o no. La OMI define estas acciones en los siguientes términos:

Polizón: persona oculta en un buque, o en la carga, que posteriormente se embarca en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se detecta a bordo una vez que el buque ha salido de puerto, o en la carga durante su desembarque en el puerto de llegada, y que el capitán describe como polizón en su notificación a las autoridades pertinentes.

Polizón frustrado: persona oculta en un buque, o en la carga, que posteriormente se embarca en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se detecta a bordo antes de que el buque salga de puerto (3554, 2015, p. 3).

El tratamiento de estos infractores merece un protocolo de responsabilidades, pues el polizón debe ser entregado a la autoridad marina del primer puerto nacional a que arribe el buque, junto con las diligencias instruidas a bordo para comprobar su

delito. Si la nave toca antes en un puerto extranjero, la entrega se hará al cónsul; y de no hacerlo, el polizón quedará recluido a bordo hasta llegar a puerto en que pueda ponerse a disposición de la autoridad nacional. El polizón no puede ser objeto de malos tratos; y el oficial o el marinero que contravengan esa medida humanitaria sufrirán la pena consiguiente en su grado máximo. Contra su voluntad, no cabe utilizar al polizón en servicios de a bordo; aunque sea muy frecuente el convenio de no exigirle el pasaje, ni denunciarlo por estafa, a cambio de ciertas labores mecánicas en la cocina, máquinas, etc. (Univerjus, 2016); lo importante acá es el trato a la persona y la entrega a la Autoridad del Estado rector del puerto de arribo.

Sin embargo, el elemento que mejor define y trata este problema es el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado (Convenio de facilitación), y define al polizón como “una persona oculta en un buque, o en la carga que posteriormente se embarca en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se detecta a bordo una vez que el buque ha salido del puerto, o en la carga durante su desembarque en el puerto de llegada, y que el capitán describe como polizón en su notificación a las autoridades pertinentes”. En Colombia este convenio es ley 17 de 1991.

Queda claro que inadvertidos por el capitán, la tripulación, las autoridades portuarias y aduaneras, los polizones consiguen acceder al buque con o sin la ayuda del personal del puerto. Una vez a bordo del buque, los polizones se esconden en contenedores vacíos, bodegas de carga, depósitos, túneles, detrás de falsas paredes, gambuzas, zona de alojamiento, cámara de máquinas, espacios vacíos, grúas, cajas de cadenas, etc. (OMI, 2016).

La presencia de polizones a bordo de los buques puede acarrear graves consecuencias para los buques y, por extensión, para la propia industria del transporte marítimo: el buque podría sufrir retenciones en el puerto; la repatriación de polizones puede ser un proceso complejo y costoso que implique a capitanes, propietarios de buques, autoridades portuarias y agentes; y la vida de los propios polizones puede estar en peligro, ya que pueden llegar a permanecer varios días escondidos, lo que conlleva riesgo de asfixia, además de no disponer de agua ni alimentos (OMI, 2016).

El Convenio de facilitación establece “medidas preventivas” definidas de aplicación en buques y



puertos, y prácticas recomendadas sobre el “trato a polizones mientras se encuentren a bordo” y “desembarco y repatriación de un polizón”; por tal razón, y buscando implementar y mejorar este convenio en 2011 se adoptó la resolución FAL.11 (37) que trata de las “Directrices revisadas sobre la prevención del acceso de polizones y la asignación de responsabilidades para tratar de resolver los casos de polizonaje”, la cual está direccionada a los Gobiernos Miembros no contratantes del Convenio FAL y a aquellos Estados Miembros que consideran imposible cumplir las prácticas recomendadas sobre el tema en el Convenio FAL.

Teniendo en cuenta que los incidentes de polizonaje representan un serio problema para la industria del transporte marítimo y dado que no se han detectado signos de mejora en la reducción de los casos de polizonaje, la OMI busca que los Estados Miembros a que implanten de forma completa el Capítulo XI-2 relativo a la mejora de la protección marítima –contenido en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS)– y el Código PBIP, que contiene claras especificaciones sobre el control del acceso y las medidas de protección en instalaciones portuarias y buques (OMI, 2016).

Sin embargo, es la Resolución A.871 (20) cuyo lineamiento da “Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje”. En estas Directrices se reconoció que la legislación al respecto variaba según los países, aunque, no obstante, establecía algunos principios básicos comunes, partiéndose de una estrecha cooperación entre los propietarios de buques y las autoridades portuarias, pero además define al polizón como “Persona oculta en un buque, o en la carga que posteriormente se embarcará en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable y a la que se detecta a bordo una vez que el buque ha salido de puerto, y que el capitán notifica como polizón a las autoridades pertinentes”; además, como bien lo dice su nombre, el procedimiento claro para los intervinientes, ya sea la autoridad o el buque y sus tripulación, pues si no se realiza esta notificación de acuerdo con el procedimiento el buque y su tripulación podría tener efectos legales al considerarse un caso de tráfico ilegal de seres humanos.

Los Clubes P&I acuden a la Enciclopedia General del Mar para definir la figura del polizón como, “...el sujeto del delito de polizonaje, que no es más que el hecho de perpetrar clandestinamente a bordo

de un buque mercante con el propósito de viajar sin abonar el precio del pasaje, como por el de continuar a bordo clandestinamente con idéntico propósito”. Este delito consta de dos partes, una primera, integrada por la introducción clandestina a bordo en el primer caso, sin haber satisfecho el importe del billete, y una segunda, consistente en la intención de viajar sin abonar dicho importe (Diez Fernández, 2008, p. 7). De todos modos es necesario recalcar en la definición, pues de ser otra situación esta se puede confundir como un apátrida o un refugiado, cuyo régimen legal cambia y no es una conducta punible y se ampara en el Convenio de Refugiados de 1951, que protege al perseguido por motivos políticos o religiosos y en este caso el buque es un medio de salvación.

Otras normas que son pertinentes para el tratamiento del problema aunque no de manera directa son el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, PBIP, el cual amparado en el apartado 8 de la parte B que trata sobre el acceso: “el acceso o uso no autorizado, los que incluye la presencia de polizones...”. y resta responsabilidad penal al Oficial de Protección de la Instalación Portuaria sobre los fallos de seguridad, el control del acceso a personal no autorizado al buque, creándose la posibilidad de que el fallo provenga de las mismas instalaciones de almacenamiento de la mercancía que puede provocar el posterior acceso al buque de estas personas y en el Código IGS sobre la Gestión de la Seguridad a bordo de los buques, que aunque no se especifica el caso concreto de polizonaje a bordo, se debe incluir dentro de las disposiciones de la Parte A, sección 8, sobre Preparación de Emergencias. En esta sección se exige a las compañías que “adopten procedimientos para determinar y describir las posibles situaciones de emergencia que puedan surgir a bordo, así como para hacerles frente”, además obligada a la misma compañía a proveerse de los instrumentos necesarios para afrontarlas y actuar eficazmente contra los posibles peligros, accidentes y situaciones de emergencia.

Cuando el plan de protección del buque no desarrolle un procedimiento para casos de polizones se recurrirá en un primer término a SGS (ISM) del buque y si este no tuviese dicho procedimiento, quedaríamos completamente cubiertos aplicando el reglamento del MSC A.871 (20), resolución que aplica y resume el Capítulo 4 del Convenio para la facilitación del tráfico marítimo (FAL) (Diez Fernández, 2008, p. 14).

El Convenio de facilitación en 2002 incorporó la sección 4 sobre polizones, que contiene principios



generales, medidas para evitar que polizones suban a bordo de los buques, principios sobre el tratamiento de los polizones mientras se hallen a bordo y procedimientos para el desembarco y retorno de los polizones, el cual se adoptó bajo la Resolución FAL.11(37) sobre las Directrices revisadas sobre la prevención del acceso de polizones y la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje. (OMI, OMI LEG/MISC.8, 2014, p. 64).

A nivel comunitario (CAN) Ecuador en 2003 sugirió que se implementara efectivamente la Resolución A.876 (20) y la MSC/Circ.896 de la OMI, orientadas a combatir prácticas inseguras asociadas al tráfico o transporte de indocumentados vía marítima y la Resolución de la Asamblea A.733 (18) sobre el mismo tema.

Implementar efectivamente la Resolución A.871 (20) sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje. Esta resolución contiene directrices que asignan a los capitanes, armadores, autoridades portuarias, inmigración y otros organismos, incluido el sistema de seguridad del puerto, la responsabilidad de colaborar para evitar el acceso ilícito (de futuros polizones) a un buque mientras este se halle en puerto (CAATA, 2003)

Es pertinente recordar que la preservación y recopilación de pruebas, tras haberse denunciado un presunto delito grave o la desaparición de una persona a bordo de un buque y la asistencia médica y el apoyo social a las personas afectadas se realiza conforme con la Resolución A.1058 (27), de 2011, y cabe recordar la Resolución A.1091 (28) de 2013, que maneja las Directrices sobre la preservación y recopilación de pruebas tras haberse denunciado un presunto delito grave o la desaparición de una persona a bordo de un buque y la asistencia médica y el apoyo social a las personas afectadas.

El principal objetivo de las Directrices es ayudar a los capitanes de buques a preservar las pruebas y a brindar asistencia médica y apoyo social a las personas afectadas y, cuando proceda, recopilar pruebas durante el periodo transcurrido entre el momento en que se recibe la denuncia de un posible delito grave a bordo del buque y el momento en que intervienen las autoridades encargadas de garantizar el cumplimiento de la ley u otros investigadores profesionales del lugar de los hechos (OMI, OMI LEG/MISC.8, 2014, p. 53). Concluimos el tema observando de forma clara que en materia de Polizonaje en el mar existe una causa que desde tierra se proyecta en el hombre, y este buscando un

mejor porvenir ejecuta la conducta delictiva; existe un entramado normativo del cual Colombia es parte, pero que debe ser reforzado con las directrices de la OMI.

Solo como elemento generador del polizonaje en Buenaventura, el desempleo, que alcanza el 80 por ciento en este municipio de 400.000 habitantes, la deserción escolar que sacó a 80.000 estudiantes de las aulas en el último año, y la pobreza que se pasea entre las viviendas paupérrimas de bajamar, son un caldo de cultivo que alienta la ilusión de los jóvenes a salir a toda costa de su pueblo (Nullvalue, 2003).

2.2.6 Tráfico ilegal de armas

El tráfico ilegal de armas surge debido a los diferentes cambios que ha tenido el mundo en los últimos años, entre esos podemos encontrar las guerras mundiales, la globalización, las dictaduras etc., que han generado un cambio negativo como lo es la guerra; además, existen factores que pudieron ser posiblemente la causa principal de este fenómeno, como lo fue “La disolución de la Unión Soviética, la invasión de los Estados Unidos a Panamá, los problemas de Haití, la reducción del Ejército Popular Sandinista, los intentos de golpe de Estado en Venezuela, así como los procesos de pacificación de El Salvador y Guatemala, han dejado un gran número de armas flotantes que en la mayoría de los casos han tenido como destino final las organizaciones al margen de la ley (Rodríguez, 2007).

Colombia vive en la actualidad una serie de situaciones en las que las armas de fuego juegan un papel fundamental; el conflicto armado interno, el narcotráfico, y una delincuencia profesional muy especializada, fundamentan su capacidad operativa y su poder en las armas de fuego (Rodríguez, 2007).

El tráfico ilegal de armas parece ser un fenómeno que ha acompañado la historia de Colombia. Grupos terroristas como las FARC, el ELN y las AUC, entre otros, buscan cada año encontrar la manera de recibir armamento por las fronteras del país, ya que como lo hemos visto, las fronteras se encuentran descuidadas y a merced de cualquier acción ilegal. Se estima que el 80% de las armas que entran ilegalmente se destinan a estos grupos, mientras que el 20% llegarían a manos de la delincuencia común y organizada (Unodc, 2006).

Las armas de fuego en Colombia han generado miles de muertes por parte de los grupos terroristas, esto se debe en gran parte a la disputa entre el gobierno y



los grupos armados, además, estas armas también son utilizadas como forma de disuasión para que las personas que tienen grandes extensiones de tierra abandonen sus hogares, y sean tomados fácilmente por los grupos armados. De cierto modo, el impacto que genera tener armas es muy alto, ya que los grupos que las tienen pueden cambiar el orden y el rumbo de las decisiones de un país. Las armas de fuego mueven grandes intereses económicos, juegan un papel fundamental en el balance de poderes y bajo cualquier circunstancia, es el instrumento que causa más muertes y por ende el que más pena moral infringe en los seres humanos (Unodc, 2006).

Para un país como Colombia que tiene tantos conflictos internos, las armas son el punto esencial para que gran parte de ellos se desarrollen; por esta razón es que la forma en la que se consiguen las armas resulta ser otro problema para el Estado, ya que los métodos implementados traspasan las fronteras y afectan la soberanía, tanto del Estado colombiano como de los demás Estados afectados.

Según la Unodc, en lo que tiene que ver con la venta y adquisición de armamento, en el mundo se reconocen tres tipos de mercados. Los llamados mercados blancos, mercados grises y mercados negros. El mercado blanco en sí, es la compra y venta de armas que se hace de forma legal. En el mercado gris, la venta inicial y distribución de armas se hace a través de los canales legales bien sea por parte de una empresa estatal o una empresa privada autorizada para hacer la venta. Sin embargo, la destinación final de las armas puede ser una organización o actor ilegal o ilegítimo. Finalmente, en el mercado negro todas las acciones que se realizan en la compra y venta de las armas se hacen de forma ilegal.

Es importante para analizar en esta temática la financiación para la adquisición de las armas, ya que el costo y la distribución del armamento por todas las fronteras de Colombia resulta ser bastante cuantioso. Según Unodc, una de las principales fuentes de ingreso que tienen grupos terroristas como las FARC y el ELN es la producción y venta de drogas ilícitas, gracias a estas acciones los grupos terroristas pueden financiar más de la mitad de las armas que entran al país; otra fuente se da por acciones delictivas en contra de la Fuerza Pública de Colombia.

Son muchas las formas de financiación que tienen los grupos terroristas en Colombia, no solo las drogas ilícitas o los robos son los que mantienen a

las guerrillas dotadas de armas, sino también las alianzas con otros Estados. No existen pruebas fehacientes de tal consideración, pero se entiende que gran parte de la compra y venta de armas se hace a través de los mercados grises, lo suficiente como para entender que las armas son fabricadas por empresas privadas y distribuidas de forma legal a las guerrillas de Colombia (Bermúdez, 2013).

Según la DIJIN de Colombia, “como quiera que existe el intercambio de drogas por armas y a su vez los insurgentes venden seguridad a los cultivadores y productores de narcóticos, es evidente que existe un estrecho vínculo entre los traficantes de armas, el tráfico de drogas y las organizaciones narcoterroristas (Rodríguez, 2007). Lo que confirma una compleja red delictual que desde tierra proyecta sus acciones para desarrollar el crimen organizado, utilizando diferentes actos delictivos en las mismas rutas y dirigidas por las mismas estructuras o clanes delictuales.

La posición geográfica de Colombia es, sin duda, uno de los principales problemas del tráfico ilegal de armas, porque limita con seis países de los cuales tres tienen frontera terrestre y marítima (Ecuador, Panamá y Venezuela), dos con frontera terrestre y fluvial (Brasil y Perú) y uno con frontera totalmente marítima (Nicaragua). Según la DIJIN de Colombia, “en los últimos nueve años las Fuerzas Militares y la Policía han incautado más de 4 millones de proyectiles, 45.786 revólveres, 17.096 granadas y más de 220.000 kilos de dinamita. En Honduras, en el año 2005, fue incautado un cargamento con destino al grupo guerrillero de las FARC, compuesto por 11 ametralladoras, 138 carabinas, 55 fusiles y 5 morteros antitanque (Rodríguez, 2007).

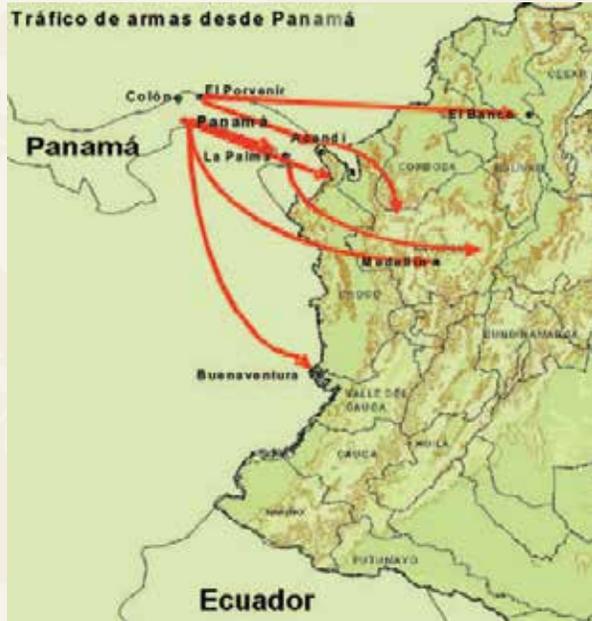
La región de Centroamérica ha sido una de las mayores fuentes de armamento ilegal para el abastecimiento de los grupos armados colombianos. La frontera entre Colombia y Panamá se ha convertido en el principal punto de ingreso de armamento proveniente de otros países centroamericanos, pero también de cargamentos de armas provenientes de los Estados Unidos y países de Europa, Asia y Medio Oriente (Rodríguez, 2007). En las Figuras 2.10 y 2.11 se pueden observar las rutas marítimas y terrestres que son utilizadas para el transporte ilegal de armas, y como puente de paso se puede ver a Panamá, que constituye uno de los principales puntos para el paso de armas ilegales a Centroamérica y a Colombia.



Figura 2.10 Rutas ilegales terrestres.



Figura 2.11 Rutas ilegales marítimas



Fuente: http://www.unodc.org/pdf/Colombia_Dec06_es.pdf

Las rutas que observamos en las Figuras 2.10 y 2.11 tienen un componente marítimo, dado que en la frontera terrestre entre Colombia y Panamá se encuentra el tapón del Darién, que es una espesa extensión de selva húmeda que hace muy difícil el tránsito terrestre entre los dos países. En lo que respecta a las rutas marítimas, estas normalmente utilizan las zonas contiguas a la costa y se valen de canoas y lanchas rápidas para entregar las armas en puertos colombianos sobre la costa, tanto Pacífica como del Caribe (Unodc, 2006). Es importante tener en cuenta que son las mismas rutas para el flujo y contraflujo que utilizan las bandas delincuenciales, ya sea para sacar o entrar sus mercancías ilícitas.

El tráfico ilegal de armas no solo lo podemos observar en la frontera con Panamá, por ejemplo, hablando solo de límites marítimos y fluviales encontramos casos en la frontera con Ecuador, donde su principal ruta es San Lorenzo, Océano Pacífico y Tumaco. También, podemos encontrar este fenómeno en la frontera con Venezuela, que tiene como principales rutas el lago de Maracaibo, el río Catatumbo y el río Zulia. Y por último Brasil, que cuenta con una de las principales rutas que es el río Amazonas (Unodc, 2006).



Figura 2.12 Puestos de control marítimo y fluvial, Migración Colombia, 2012



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos suministrados por Migración Colombia, 2012.

Es inexplicable entender algunos acontecimientos que ocurren en nuestro país sobre este tipo de fenómenos, debido a que contamos con un cuerpo de guardacostas que se encargan de velar por la seguridad, tanto de la zona del Pacífico como la del Caribe; en este caso podemos observar que las zonas costeras han sido vulneradas por los grupos que distribuyen ilegalmente las armas, y resulta muy paradójico encontrar una respuesta a este problema que no solo afecta las fronteras marítimas del Estado sino también la vida y los derechos humanos de las personas. “No tendremos desarrollo sin seguridad, no tendremos seguridad sin desarrollo y no tendremos ni seguridad ni desarrollo si no se respetan los derechos humanos”; por esta razón, el ejercicio de la autoridad debe ser articulado con la autoridad migratoria de acuerdo con la Figura 2.12.

2.2.7 Pesca ilegal

Por mucho tiempo la pesca ha sido una de las bases del sustento económico y fuente de alimento de gran parte de la población mundial (Oldepesca, 2011). Por esta razón, es que muchas personas toman la decisión de salir al mar y mejorar su vida económica, logrando una estabilidad individual o familiar;



ahora bien, el tema de la pesca no tiene ningún problema a simple vista, debido a que es una actividad que favorece a muchas personas y puede traer beneficios económicos al Estado, pero el problema radica cuando los intereses del pescador cambian, es decir, el ámbito o la situación en la que vive lo hacen cambiar de decisión, como entrar en el mundo de la pesca ilegal, donde muchos la ven como la mejor alternativa, ya que sus beneficios son muy altos.

Antes de empezar con el tema de pesca ilegal y sus consecuencias, es importante encontrar una definición clara sobre la pesca ilegal, ya que las normas internacionales o las leyes estipuladas por los Estados rigen según la finalidad. De acuerdo con Oldepesca (2011), la definición adoptada en el Plan internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal no declarada y no reglamentada (PAI de PESCA-INDNR), aprobado por la FAO en 2001, hace alusión a tres componentes que conforman la pesca INDNR.

Es importante desglosar los términos de pesca ilegal, pesca no declarada y pesca no reglamentada. Al respecto es importante entender que se entiende por pesca ilegal, como las actividades pesqueras que realizan embarcaciones nacionales o extranjeras bajo la jurisdicción de un Estado, sin el permiso o consentimiento de este, o contraviniendo sus leyes y reglamentos; realizadas por embarcaciones que enarbolan el pabellón de Estados que son partes de una organización regional de ordenación pesquera competente, pero faenan contraviniendo las medidas de conservación y ordenación adoptadas por dicha organización y en virtud de las cuales están obligados los Estados, o las disposiciones pertinentes del derecho internacional aplicable; o en violación de leyes nacionales u obligaciones internacionales, inclusive las contraídas por los Estados cooperantes con respecto a una organización regional de ordenación pesquera competente (FAO, PDA Pesca Ilegal, 2001) o la pesca de especies en veda.

Por otro lado, la pesca no declarada es la actividad pesquera realizada que no ha sido declarada, o ha sido declarada de modo inexacto a la autoridad nacional competente, en contravención de leyes y reglamentos nacionales; o llevadas a cabo en la zona de competencia de una organización regional de ordenación pesquera competente, que no han sido declaradas o han sido declaradas de modo inexacto, en contravención de los procedimientos de declaración de dicha organización y en virtud de las cuales están obligados los Estados, o las disposiciones pertinentes del derecho internacional

aplicable; o en violación de leyes nacionales u obligaciones internacionales, inclusive las contraídas por los Estados cooperantes con respecto a una organización regional de ordenación pesquera competente (FAO, PDA Pesca Ilegal, 2001).

Por último, por pesca no reglamentada se entienden las actividades pesqueras, que se realizan en la zona de aplicación de una organización regional de ordenación pesquera competente que son realizadas por embarcaciones sin nacionalidad, o por embarcaciones que enarbolan el pabellón de un Estado que no es parte de esa organización, o por una entidad pesquera, de una manera que no está en consonancia con las medidas de conservación y ordenación de dicha organización (FAO, PDA Pesca Legal, 2001) o dirigida a especies no regladas.

Las definiciones expuestas determinan tres conductas atípicas en las actividades de pesca, las cuales permiten elaborar un análisis más general de este delito. El Estado colombiano a través del Código Penal establece la siguiente concepción de pesca ilegal o actividad de pesca ilícita en el Artículo 38: “El que sin permiso de autoridad competente o con incumplimiento de la normatividad existente, realice actividad de pesca, comercialización, transporte, o almacenaje de ejemplares o productos de especies vedadas o en zonas o áreas de reserva, o en épocas vedadas, en zona prohibida, o con explosivos”.

El Código Penal rige según el direccionamiento en el que se encuentra la amenaza marítima; por esta razón es que quienes sean sorprendidos cometiendo actos ilícitos y que estén afectando la soberanía del Estado serán acusados y obligados a pagar una condena alta. Atendiendo estas consideraciones, resulta difícil entender el comportamiento de las personas que comenten actos delictivos en el mar, debido a que arriesgan su vida y la de los demás por ganar unos pesos de más, pero también resulta bastante racional entender su comportamiento, debido a las condiciones en la que se encuentran. En este sentido y en referencia a todo el territorio nacional colombiano, el proyecto de ley 117 de 2015 establece sanciones especiales para los tres tipos de pesca ilegal antes definidos y las actividades ilícitas de pesca entre las que se encuentra el uso indebido de artes de pesca no autorizadas.

En los últimos años, el deterioro social y económico de los departamentos del Pacífico, en especial el de Chocó, ha sido noticia nacional. De acuerdo con el Censo general de 2005, las coberturas de los servicios de acueducto y alcantarillado son el 22,5% y 15,9%, respectivamente, del total de



viviendas; valores que no alcanzan a ser el 30% de las coberturas observadas a nivel nacional (Bonet, 2008).

Los indicadores se han mantenido relativamente estables en los últimos tres censos nacionales de población, como consecuencia de los descensos en el promedio nacional, el NBI del Chocó pasó de ser el 190% del NBI de Colombia en 1985 al 310% en 2005 (Bonet, 2008). Por tal razón, resulta pertinente establecer y explicar el porqué de estos acontecimientos, además de establecer cómo repercute este problema.

En el trabajo de investigación de Arroyo (2011), se analiza de forma general lo que sucede, tanto en Colombia como en Suramérica, haciendo énfasis en algo muy común que se vive en nuestro continente, y es que existen diferencias importantes en lo que concierne a necesidades, capacidades y situaciones propias de aquellas comunidades que habitan el casco urbano, respecto a las que habitualmente se ubican en la parte rural y costera de los países latinoamericanos; es decir, a lo que hace alusión el autor es que muy pocos políticos se fijan en estas diferencias, debido a que ellos normalmente se preocupan por alcanzar sus objetivos de política de corto plazo, tal y como lo señala Elbers (2004).

Arroyo hace énfasis en las normas sociales de la población del Pacífico colombiano, donde se puede observar que apoya la decisión racional que toma el pescador, tal como lo señala Ehrlich (1996); es necesario suponer que los agentes (en este caso, comunidades de pescadores de la zona y propietarios de los centros de acopio) se comportan de forma racional, es decir, se comportan según la situación que se vive en el Pacífico.

Para responder el tema de la decisión racional que toman los pobladores de la región del Pacífico nos basaremos en índices, poniendo un ejemplo claro como lo que ocurre en el Chocó; según Viloria (2008), la pobreza de la economía chocoana se ve reflejada en indicadores sociales como el índice de necesidades básicas insatisfechas (NBI) del 79%, el más elevado de Colombia, ratificando una vez más que la mala implementación de las políticas en Colombia y el descuido de sus regiones son la principal razón de las decisiones de las personas de escasos recursos.

En concordancia con la teoría de juegos de Arroyo (2011), sugiere que la utilidad total que deriva un individuo al tomar una decisión de captura o compra de pescado proveniente de niveles de extracción que

atentan contra la sostenibilidad del recurso de uso común (pesca ilegal), depende de cómo esta se vea afectada por la utilidad privada y la utilidad social ligada a su elección, es decir, podemos observar en este caso, que el pescador debe tomar una decisión donde sus intereses estén ligados a los beneficios.

En palabras de Arroyo, nos muestra en su teoría de juegos lo siguiente: la utilidad privada va a depender de los costos asociados a la ilegalidad y los costos asociados a la actividad propiamente dicha. Hatcher et al. (2000), sugieren que la decisión de obedecer o violar la ley que establece el regulador ambiental, depende principalmente del nivel de gastos monetarios esperados y de las posibles ventajas económicas en las que el pescador cree o asume que puede incurrir; por lo tanto, Arroyo establece que las decisiones de regulación externa normalmente tienden a enfocarse sólo en la fuerza de disuasión, es decir, el regulador envía una señal al pescador ilegal en términos de aumentos de sus gastos monetarios de violación.

El tema de las decisiones individuales respecto a la pesca ilegal, presenta un grado de dificultad muy alto, debido a que las personas no encuentran una solución que les permita salir de su condición de pobreza, y el Estado no les brinda las garantías para que esta se ejecute de manera legal; además, los métodos de prevención solo se enfocan en capturar al pescador o multarlo, dejando ver vacíos sociales y políticos dentro de las regiones afectadas. Para solucionar problemas de capturas de pesca ilegal, se deben diseñar mecanismos fiscales que tengan en cuenta procesos conjuntos de regulación externa, así como métodos de autorregulación por parte de la comunidad de pescadores (Arroyo, 2011). Un ejemplo de esto es la práctica del aleteo, una actividad corrosiva para la especie del tiburón y en general para el ecosistema; este es el caso del área protegida como santuario de flora y fauna de Malpelo, el cual es fomentado por el incremento de la demanda de aletas de los mercados asiáticos (Cmarpacífico, 2011, p. 12).

Otro de los factores que influyen directamente sobre la decisión de las personas, lo explica Zornoza (2006), quien reitera que el problema de la pesca ilegal se ha evidenciado por una falta de planeación y ordenamiento del recurso pesquero sin mecanismo de coordinación, dificultad probatoria en los procedimientos preventivos y sancionatorio, escasa formación de las comunidades y del sector privado en torno al uso de sostenible y conservación de los recursos hidrobiológicos.



Para concluir el tema de la pesca ilegal, el fenómeno de la pesca no reglamentada siempre lo van a considerar los pescadores, debido a que es la opción más racional que puede realizar un habitante de cualquier región, tal vez, no sea coherente decir que es racional por lo que es la opción que nadie querría escoger, pero debido a las condiciones sociales, políticas y económicas, las razones sobran para explicar tal decisión.

Para este tema, debido a su complejidad, Colombia propone a los países de Mesoamérica que “trabajemos por una cooperación internacional más fuerte en el ámbito de la vigilancia marítima y la lucha contra la pesca ilegal, con el convencimiento que la vigilancia debe ser integral, de la mano de otras acciones que fortalezcan la conservación y el uso sostenible de los ecosistemas marinos y sus recursos”, dentro de un marco de multilateralidad y coordinación para prevenir el desarrollo de esta conducta (Colombia, 2011). Además, propone una normatividad de índole nacional, que surge de la necesidad de facilitar la coordinación interinstitucional entre las entidades del orden nacional con competencia y funciones en el control y vigilancia de la pesca ilegal y actividades ilícitas de pesca, dado el preocupante incremento en el número de embarcaciones pesqueras de bandera extranjera sorprendidas desarrollando dichas actividades en aguas jurisdiccionales colombianas.

Es importante recalcar que si esto pasa en las jurisdicciones de los Estados, en aguas sin jurisdicción o pesca de altura (FAO, La pesca ilegal y la pesca de altura, 2004), pueden existir mayores riesgos de sobreexplotación del recurso pesquero, pues no existe control alguno de autoridad, por ser esta área de patrimonio de la humanidad, lo cual debe ser codificado por Naciones Unidas bajo los principios de sustentabilidad.

Se observa como en Colombia, de acuerdo con la norma penal, la medida es aplicable en donde se tipifica la conducta, esto quiere decir que la jurisdicción soberana del Estado es hasta las 200 millas; ya en camino existe la disposición de las naves involucradas en un proceso penal por actividades ilícitas de pesca, violación de fronteras para la explotación o aprovechamiento de los recursos naturales, se podrá realizar la enajenación temprana de los bienes sujetos a medidas cautelares dentro del proyecto de ley 117 de 2015, lo que supone una pérdida del dominio del armador por efectuar este tipo de tareas ilegales.

2.3 La situación en las regiones

2.3.1 San Andrés y Providencia

La situación interna que presenta San Andrés es bastante preocupante en todos los sentidos. Desde una perspectiva estructural, la crítica situación socioeconómica de la región es una característica casi generalizada, debido a que hay un sector cada vez más creciente de población empobrecida y sin oportunidades de empleo o de inserción económica; lo cual fortalece los negocios ilegales, constituyéndose en una fuente efectiva de recursos para los sectores más desfavorecidos (Mantilla, 2011).

La problemática expuesta nos deja muchas inquietudes respecto al tema de seguridad marítima en Colombia, debido a que en las anteriores páginas se habló sobre organismos nacionales e internacionales que se encargan de proteger la seguridad marítima de nuestro país. En este caso, no es conveniente hablar de las falencias de los organismos de seguridad en Colombia sino de las falencias del Estado para controlar este fenómeno. Por ejemplo, la DIMAR o los guardacostas se encarga de solucionar los problemas marítimos, es decir, tiene jurisdicción en los 2.900 km de línea de costa (litoral Pacífico y Caribe), pero no tiene jurisdicción dentro de la isla de San Andrés; en ese sentido, podemos hablar de un problema que nace desde la isla y repercute en las áreas jurisdiccionales del mar.

Como se pudo observar en el Cuadro 2.2, en el Caribe hay puntos de control, contando también en San Andrés y Providencia; por esta razón, la hipótesis más cercana a este problema es la mala administración del Estado colombiano y el poco control en cada una de las islas. Ahora bien, es importante aclarar que la corrupción que se maneja en estas islas no ha ayudado mucho a los órganos de control marítimo a ejercer bien su función.

Los problemas internos que presenta San Andrés no ayudan mucho a la DIMAR y a la Armada de Colombia a ejercer su función, ya que las órdenes van desde el territorio nacional, además, algunos países del Caribe anglófono no se esfuerzan mucho por controlar este fenómeno, debido a que se benefician del narcotráfico. El Caribe anglófono se encontraba hasta hace muy poco entre las regiones menos reguladas del mundo en tópicos como la financiación de los partidos políticos, que todavía son vistos bajo la ley como clubes privados (Cf. Pinto-Duchinsky, 2001, pp. 21-24).



Para sellar este punto respecto al tema del narcotráfico, resulta bastante acertado decir que los isleños cada día se ven tentados por pertenecer a los grupos que se encargan de transportar la droga o venderla, esto se debe a que esta región presenta un descuido total del Estado con los isleños, y se refleja, por ejemplo, en la alta tasa de desempleo, servicios públicos limitados y falta de cobertura, una migración descontrolada, etc., que generalmente termina siendo un resultado no muy favorable para el Gobierno.

El ejemplo de San Andrés solo es una pequeña parte de lo que se vive en el territorio colombiano, en general, el Estado colombiano presenta en casi todas las regiones problemas de corrupción y narcotráfico, especialmente, en las más pobres y carentes de políticas sociales. En la región caribeña, las tasas de encarcelamiento asociadas a las drogas, las armas y la criminalidad se encuentran entre las más altas del mundo, pues se estima que 85.000 personas, el 3% de la población adulta, se encuentra en prisión (Mantilla, 2011). Según Francisco Thoumi (2010), define esta problemática como un conflicto que experimentan algunos países o regiones que se debaten entre la norma legal y la norma social, es decir, entre la ley y la cultura.

Cuadro 2.2 Información General del Departamento SAI

VARIABLES e INDICADORES	SAN ANDRÉS, PROVIDENCIA Y SANTA CATALINA	NACIÓN
Población (proyección 2012)	74.541	46.581.82
Tasa media de crecimiento poblacional (exponencial) 2010-2015*	8,34	11,48
Porcentaje de población urbana (Censo 2005)	71,80%	74,35%
Porcentaje población rural (Censo 2005)	28,20%	25,65%
Saldo Neto migratorio Interdepartamental y total para la nación	-1543	-661151
PIB per cápita (\$ corrientes proyectado 2012, año base 2005)	\$12'664.171	\$13'500.28
Índice de desigualdad de Gini (2012)	-	0,54
Población con necesidades básicas insatisfechas, junio 2012	40,8% (2011)	27,78%
Incidencia de la Pobreza (2012)	19,2% (2011)	10,60%
Incidencia de la Pobreza Extrema (2012)	6,90%	8,8
Tasa de analfabetismo (2011)	4,2%	6,9
Cobertura en salud (2012)	77% (a 2013)	89,4
Tasa de desempleo -DANE 2012	7,5%	10,04%

Fuente: DANE. Proyecciones de población a 2012 con base en Censo 2005 y Gran Encuesta Integrada de Hogares 2012. *Corresponde a los datos de crecimiento quincenal calculados por el DANE.

En términos generales, las decisiones en las políticas del Gobierno colombiano no han favorecido muchas regiones del país, en especial San Andrés y Providencia que constituyen uno de los principales problemas fronterizos y marítimos de Colombia, y hay que hacer referencia a este problema debido a que la situación que viven actualmente estas islas empezó desde que se declaró el fin del puerto libre en la Ley 127 de 1959, que solo hasta 1997 rigió con toda su efectividad. La declaración del archipiélago como puerto libre, junto con la aplicación de un modelo orientado a la protección de la industria nacional y sus consecuentes efectos sobre los precios de las mercancías importadas, influyeron de manera determinante en la llegada masiva de turistas (Acnur, 2006).

Cuando la economía colombiana se abrió al mercado global, los privilegios de liberalización comercial que tenía la isla se terminaron, impactando negativamente en los isleños y propiciando su participación en el negocio de las drogas (Mantilla, 2011).

El tradicional olvido en el archipiélago contrasta un poco cuando recordamos los conflictos limítrofes que tiene el país en el Caribe, ya que el pueblo colombiano solo recuerda esta isla cuando Nicaragua muestra



sus intereses sobre la isla y el mar territorial que lo conforma con pretensiones sobre el mismo desde 1980 (UMNG-IGE, 2002). Alertas en este caso las hubo por ejemplo el fallo de 2007 donde Honduras (Calderón, 2007) pierde jurisdicción sobre territorios acuáticos en el mar Caribe. La acción estatal no es concreta sobre los territorios insulares, según la Defensoría del Pueblo, la totalidad de la población en la isla de San Andrés consume agua no apta para el consumo humano (Acnur, 2006), en cuanto al servicio de alcantarillado, es necesario recalcar que el servicio sanitario en 89% de las viviendas se materializa a través de pozos sépticos (Acnur, 2006) sin tener en cuenta otras problemáticas, como la disposición de residuos sólidos y la deficiencia de energía; por poner un ejemplo, en los debates presidenciales del 2014, no se tocó la discusión sobre el fallo de la corte de La Haya de 2012. Bien pueda ser esto porque el interés del país giraba a las conversaciones de La Habana y la posibilidad de fin del conflicto o porque simplemente no le interesa lo que pase en su mar territorial; el interés del país en la isla solo se da de manera coyuntural y a los únicos que les importa de lo que ocurre en el Caribe es a los isleños y a la Armada Nacional, que hace presencia y responde por la integridad territorial en la zona. En 2016, nuevamente la Corte Internacional de Justicia acepta competencia para definir pretensiones de Nicaragua en temas de plataforma extendida.

Las condiciones particulares del archipiélago, como se ha señalado anteriormente, obedecen a procesos históricos y geográficos que han configurado las dinámicas administrativas del Estado colombiano y se pueden caracterizar de la siguiente manera:

En primera medida, San Andrés, Providencia y Santa Catalina se ubican al suroccidente del mar Caribe, a 700 kilómetros de las costas de Colombia continental y a 180 kilómetros de la costa centroamericana (Acnur, 2006). Esta situación geográfica ha dificultado el apoyo institucional del Estado, considerando hechos como el imaginario mediterráneo y la pobre comunicación económica; esto último es una característica notoria de toda Colombia, ya que la ubicación de ciudades importantes en medio de una cordillera bifurcada ha hecho imposible un tráfico continuo de mercancías, trayendo consigo un pobre mercado interno. Si este hecho ha sido una constante en la historia interna del país, que ha dado lugar al regionalismo, lo mismo tiene que ocurrir con respecto al archipiélago ubicado en mediación de Centroamérica y se proyecta en el Caribe, pero a los problemas de infraestructura se suma la falta de visión por esa conectividad, pues por medios marítimos se puede facilitar esta conexión y así dar empuje a esta zona.

Por otro lado, y esto es efecto del marcado regionalismo en Colombia, la población de San Andrés y Providencia está compuesta por tres grupos bien diferenciados: “Los raizales, descendientes de la sociedad colonial conformada por esclavos traídos de África y colonizadores europeos, en su mayoría protestantes y anglófonos; los inmigrantes continentales de Colombia, en su mayoría hispanohablantes y de religión católica y una pequeña comunidad extranjera, proveniente del Medio Oriente, principalmente, y de otras islas del Caribe, Suramérica y regiones de Europa” (Acnur, 2006). Este hecho, aunque no determinante, ha creado una barrera idiosincrática y una cultura propia, con respecto al resto de Colombia, por eso, no es raro ver a un habitante de San Andrés, raizal, reivindicándose más como isleño que como colombiano.

Vale recordar que en 1912, el archipiélago inicialmente fue convertido en intendencia, en un proceso que ha sido considerado como una “política de colonización de colombianos del interior del país” (Acnur, 2006). Sin embargo, en la década de los cincuenta Colombia tiene una influencia sólida en la isla, pues este territorio colombiano, auténticamente caribeño, con tradiciones, lengua y religión diferente, era una preocupación para las mayorías conservadoras y católicas del continente.

Durante la década de los ochenta, cuando el fenómeno del narcotráfico tuvo su mayor expresión, la isla fue objeto de compra de terrenos, casas y empezó el auge turístico; razón por la cual, se generó una mayor afluencia de colombianos del interior al archipiélago (Acnur, 2006). En contraste a este hecho, hubo un cambio significativo al interior de la comunidad insular que llevó a la conformación de grupos que defendían el pasado raizal y la importancia cultural ante este fenómeno migratorio. Finalmente, con la puesta en marcha de la Constitución de 1991, donde se reconoce las problemáticas de los pueblos tradicionales, la población raizal en su mayoría contaría con nuevas herramientas políticas, que les permitieran conservar su riqueza cultural (Valencia, 2015), pero hay que tener en cuenta, que debido al abandono institucional, sumado a la presencia de organizaciones delictivas del narcotráfico que veían en San Andrés un punto estratégico para movilizar droga por Centroamérica y el Caribe hacia Estados Unidos, la población local se vio arrojada a participar en este ilícito.

Desde la presidencia de Ronald Reagan, Estados Unidos ha prestado atención al fenómeno del narcotráfico que tiene lugar en Colombia, y empieza a darse a este problema un tratamiento bilateral, con



el fin de acabar con la producción y comercialización de la droga. Con el gobierno de George H. Bush se creó un nuevo contexto de seguridad en el que hay nuevas posibilidades para hacer acuerdos de interdicción para combatir el narcotráfico (Chávez, 2015); sin embargo, con la llegada al poder del presidente Clinton, Colombia tuvo un apoyo más significativo en la lucha contra el narcotráfico, con el “Plan Colombia”. Este nuevo acercamiento a la región se dio por medio de políticas de interdicción, donde Estados Unidos tuvo un papel fundamental en Colombia. Ahora, al observar las particularidades que tiene esto en el Caribe insular, “el énfasis se ha puesto en los programas de interdicción marítima, mediante acuerdos internacionales que buscan frenar el tráfico de drogas en altamar. La política de seguridad democrática, del gobierno del presidente Álvaro Uribe y, posteriormente, la política integral de seguridad y defensa para la prosperidad, del presidente Santos, ratifican los acuerdos de interdicción marítima y de cooperación militar con los Estados Unidos para garantizar la lucha contra el narcotráfico” (Valencia, 2015), recordando que este tratado fue firmado desde 1997.

Discutir el éxito o fracaso del Plan Colombia depende de la óptica ideológica con la que se le mire, ya que con la caída de las grandes cabezas del narcotráfico, este Plan se concentró en acciones de contrainsurgencia y su principal fuente de financiación que resultaba ser el narcotráfico. En este escenario es indispensable decir que atacar el problema sin atender las dinámicas que lo hacen florecer, o incluso surgir, como la inserción de la población vulnerable a esta actividad, es una labor incompleta; además, será muy difícil erradicarlo mientras exista demanda en los mercados de drogas de los Estados Unidos y Europa, sin embargo, tal vez el mayor efecto de este Plan es la ampliación de la cobertura del control estatal ya no solo desde el punto de vista militar, pero además la ampliación de la oferta gubernamental y social a zonas relegadas.

El hecho que sea una actividad ilícita con ejercicio de coerción militar importante y penas privativas de la libertad muy grandes, han hecho que el negocio de la droga sea más lucrativo; teniendo en cuenta el costo - beneficio de la actividad ilícita, la falta de presencia estatal en territorio marítimo, y la falta de oportunidades a las poblaciones vulnerables (Banco de la República, 2015). De este si consideramos a una familia o una población sumida en la pobreza, con muchas necesidades y pocas posibilidades de inclusión económica y social, la salida que le brinda la actividad ilícita para mejorar esta situación se puede convertir en una opción viable, y dadas las

circunstancias sería la libertad la que estaría en juego al concretar una acción ilegal.

La estrategia de la política nacional contra las drogas tiene un componente cooperativo, especialmente con otros países, que se dirige a atacar la demanda, no solo internacional sino nacional. Igualmente, dentro de la misma existen acciones específicas contra la oferta, desde la producción, e incluye otras actividades relacionadas como el control de activos, la corrupción, el cuidado del medio ambiente y la salud (Undoc, 2014).

La vía militar como salida prioritaria a un problema ilícito tiene coherencia en la medida que se toma en cuenta el régimen económico al que le ha apuntado Colombia desde los 80, el ideal neoliberal; que en síntesis nace con una crítica constante al llamado Estado de bienestar, que funcionó en Europa y en los países escandinavos con éxito durante algunas décadas, pero que en los años setenta, debido a la crisis mundial quedó sujeto a críticas en las que sobresalían la de la Escuela de Chicago (Banco de la República, 2015). Como tal el Estado de bienestar tenía el propósito de mostrar la idea de “Estado Social de Derecho”, donde el Estado interviene en la economía y cuya responsabilidad es el mantenimiento del pleno empleo, la seguridad social, educación, salud, de tal forma que cubra a toda la población (Banco de la República, 2015). Sus valores fundamentales son la libertad, la igualdad de oportunidades, la reducción de las desigualdades y en general dinamizar la democracia (Banco de la República, 2015). Con la puesta en marcha de la doctrina neoliberal, el Estado por un lado perdió el papel protagónico en la economía con el propósito de estimular la iniciativa privada, quitándole responsabilidades fundamentales al Estado como salud, educación o seguridad social; que finalmente se dejaron a la asistencia del mercado, buscando que el Estado sea más eficiente en la distribución de la riqueza.

De manera general, al entender que el Estado de bienestar o intervencionista es contrario al carácter del neoliberalismo, (Hernández, 2007, p. 12) y teniendo en cuenta que la prerrogativa neoliberal habla del mercado como el mejor distribuidor de recursos, definidos en términos de eficiencia y eficacia, el Estado dista mucho de competir contra el mercado en estos términos, porque la función fundamental del Estado en un sistema económico neoliberal es el de ser un Estado regulador, garante del libre flujo de mercancías, posibilitando la construcción de medios de comunicación económicos y mejorando los sistemas de seguridad,



ya sea policiva o jurídica, para que el neoliberalismo tenga un desempeño pleno (Bresser, 2009).

En este sentido, la labor del Estado en un régimen de economía neoliberal para hacer frente a cualquier tipo de delito es básicamente de forma represiva y si eventualmente tiene que intervenir con políticas sociales lo hace de forma asistencialista, brindando un subsidio a la demanda con políticas sociales focalizadas, toda vez que el mercado es el mecanismo que mejor asigna recursos; en tal sentido, la salud, educación, etc., queda en manos de este y no del Estado.

Esta es la tendencia que ha tenido el Estado colombiano con la entrada del neoliberalismo con Virgilio Barco y dinamizado por César Gaviria. El impacto que ha tenido esto en la isla de San Andrés y en concordancia con el desarrollo del narcotráfico y la criminalidad, se podría caracterizar de la siguiente manera:

El turismo, desde la década de los 60 y de la mano con los procesos migratorios a la isla de San Andrés, se ha constituido como la principal forma de desarrollo económico, no solo de nuestra isla caribeña sino en general de toda América Latina (James, 2013). Esto se explica debido a que el turismo es uno de los sectores en los que la mayoría de los países en desarrollo tiene una relativa ventaja de competencia respecto a los países industrializados, teniendo en cuenta la riqueza cultural, de flora, fauna y acompañado de un clima tropical el atractivo turístico es muy grande (James, 2013).

“Por la naturaleza misma de esta actividad, el turismo es tal vez la única actividad moderna que se presta excelentemente a la pequeña escala y para la cual las barreras de entrada para crear empresas medianas y pequeñas pueden ser bajas... El turismo puede producir beneficios no materiales, como el orgullo por la cultura local, etc.” (James, 2013).

Pero más allá de estos factores “humanos” y “geográficos”, el atractivo turístico o la obsesión en sí misma que genera el turismo, se explica por el predominio del paradigma del turismo “fordiano”, “que alcanzó su dominio en los 70 y 80, y que requirió la acción preocupada del Estado sólo en áreas referentes a la promoción de los destinos turísticos (generalmente países) y en asegurar algunos elementos básicos que se necesitan para que funcione el mercado (seguridad, higiene, infraestructura, servicios básicos, reglas para la competencia, etc.)” (James, 2013). Esta lógica básicamente es la que previamente se explicó como

característica de una economía neoliberal, donde el mercado es el causante de la generación de recursos y que posibilita el avance en crecimiento y desarrollo económico, deja al Estado como un órgano de intervención y control de forma asistencialista, con el fin de que funcione el mercado, donde su ejercicio es redistributivo para mejorar las condiciones sociales, concertadas en la Constitución de 1991.

Como se dijo anteriormente, tanto San Andrés como en general América Latina, las economías turísticas se han constituido como proyectos de desarrollo a gran escala, pero estos rodean cinturones de miseria que son invisibilizados y estigmatizados por los actores públicos y privados del turismo, los cuales tienden a mostrar la cara buena del destino turístico, es decir, “el territorio turístico termina volcado a satisfacer los intereses de la oferta y las necesidades de la demanda, antes que el bienestar y la calidad de vida de los pobladores locales” (James, 2013).

Las características que muestra la industria turística en San Andrés la hacen denotar como dependiente del turismo. “Esto básicamente considerando que las actividades asociadas al turismo, el comercio, hotelería y restaurantes, representaban cerca del 64% del Producto Interno Bruto de la isla... Cerca del 50% de la mano de obra ocupada del archipiélago se emplea en actividades asociadas al turismo (el comercio, restaurantes y hoteles). Sin embargo, estas alentadoras cifras no se han traducido en mejoras significativas en las condiciones de vida de la comunidad local. En particular, la isla de San Andrés enfrenta un grave problema de presión humana, pues su población residente de más de 76.442 personas (DNP, Información departamental, 2015) y la industria turística, ocupan una superficie de sólo 27 km², lo que la hace una de las islas más densamente poblada del Caribe” (James, 2013).

La dependencia del turismo ha hecho que la isla no tenga una diversificación en las actividades económicas, más allá de la pesca artesanal y una pobre agricultura; esto crea un escenario en el que el empleo de mano de obra sea utilizado en la industria turística. Si consideramos el flujo migratorio que vivió la isla desde los años 50, que poco a poco fue desplazando a la población raizal dejándola en condiciones de marginalidad por efectos del racismo y la diferencia idiosincrática, la inserción del narcotráfico y el turismo desde los años 80, estas poblaciones marginadas tienen pocas opciones para poder tener bienestar y una vida digna que no sea el turismo o el narcotráfico, debido a que con el fallo de La Haya la pesca industrial se acabó (M. y M., 2013, p. 18).



Si bien la industria turística genera muchos empleos en la región, estos en primera instancia no son destinados a la población raizal, considerando que son poblaciones que no saben leer ni escribir y que muchas veces por esta barrera o por la barrera lingüística, no son empleados en la industria turística. De acuerdo con un censo realizado por el DANE en el 2005, el porcentaje de población Raizal que no sabe leer ni escribir es del 27,61% (8.440 personas), del cual la mayoría son mujeres: 51,07% (4.310 personas). Esto es significativamente grande, considerando que para el mismo año el promedio de analfabetismo en Colombia es de 8,4%. Por otro lado, en el mismo censo realizado por el DANE, se dice que hay 2.087 personas, el 6,83% del total, que manifestaron haber tenido días de ayuno en la semana anterior al censo; si bien es inferior al promedio nacional que maneja el mismo censo donde se reporta un 7,22% (2'995.367 personas), es un porcentaje significativo considerando el número de habitantes en la isla que se muestra en la Gráfica 13.

Si consideramos estas premisas y teniendo en cuenta que las actividades económicas que generan un gran impacto económico en la isla son el turismo y el narcotráfico, no es difícil pensar en qué actividad se puede desarrollar una persona raizal o que esté en iguales condiciones; con necesidades, con hambre y con una familia que sostener. Si no se puede emplear en la industria turística, tiene el camino ilícito donde el narcotráfico lo puede emplear de diferentes formas; o si quiere seguir el camino de la legalidad, las otras actividades que sobresalen son la pesca artesanal y la agricultura, pero hay que ver si estas actividades cubren sus necesidades diarias, más aun considerando el mar perdido con Nicaragua que limita la actividad pesquera en la región.

2.3.2 Buenaventura

En la ciudad de Buenaventura se encuentra el puerto más importante que conecta la economía colombiana con la cuenca del Pacífico. Esto hace de la ciudad y el puerto un eje fundamental para el desarrollo y crecimiento del comercio exterior del país en el mediano y largo plazo. El puerto de Buenaventura es considerado como el más importante del país en términos de comercio exterior (excluyendo la movilización de carbón y petróleo), ya que gran parte de las materias primas importadas para la industria nacional ingresan por él (Fedesarrollo-Cerac, 2013, p. 72).

El sector agropecuario no ocupa un renglón importante dentro de la estructura económica de Buenaventura, y en general en la zona del Pacífico colombiano, la agricultura ha estado orientada hacia una economía de subsistencia. Si bien se destacan las actividades pesqueras y madereras, ambas están lejos de ser un modelo de industria próspera y dinámica y en cambio se debaten entre la ilegalidad y el estancamiento. Las actividades pesqueras en Buenaventura no pasan por un buen momento (Fedesarrollo-Cerac, 2013, p. 84).

Si bien históricamente este sector ha sido un importante generador de ingresos y empleo en la ciudad, factores como la filtración de dinero del narcotráfico, la persistente violencia e inseguridad y los altos costos del combustible, se han encargado de estancarlo. A pesar de esto, Buenaventura se mantiene como un importante centro pesquero debido a que esta ciudad es el centro económico del Pacífico colombiano. Allí convergen tanto pescadores artesanales e industriales como comercializadores y distribuidores. Además, el sector pesquero impulsa otros sectores como comercio y servicios y genera empleo. Adicionalmente, la pesca tiene una connotación social y cultural importante para las comunidades rurales y urbanas de bajamar (Fedesarrollo-Cerac, 2013, p. 88).

Su importancia se plasma al mover el 53% de la carga de importación y exportación de Colombia, convirtiéndola en un atractivo para la inversión extranjera. Dada su localización y estructura, es considerado como un corredor importante del comercio internacional del país, que comunica a Colombia con todos los países de la cuenca del Pacífico y, dada su cercanía con el canal de Panamá, permite el tránsito con facilidad a mercados del Atlántico (Buenaventura, 2015).

Pero más allá del atractivo y potencial económico que representa el puerto para Buenaventura, esta ciudad mantiene deficiencias en la infraestructura de servicios, bien lo explica el cuadro de indicadores de pobreza NBI de 2103 (DNP, Boletín Socioeconómico Región Pacífica, 2013), el cual muestra un rezago en detrimento de las condiciones sociales y aumento de la pobreza; esto lo demuestran sus indicadores de salud, educación, empleo e ingresos; que por otro lado, ejemplifica el fracaso de las políticas sociales para combatir la pobreza y demás fenómenos que tienen un efecto directo en las actividades ilícitas.



Cuadro 2.3 Población con Necesidades Básicas Insatisfechas, Buenaventura

COMPONENTE	Cabecera	Rural
Vivienda inadecuada	2.74%	26.6%
Servicios públicos inadecuados	41.02%	98.13%
Hacinamiento crítico	16.06%	22.07%
Inasistencia escolar	2.82%	4.24%
Alta dependencia económica	1.89%	10.19%

Fuente: Cálculos Subdirección de Estudios Socioeconómicos y Competitividad Regional, Departamento Administrativo de planeación, a partir de base de datos SISBÉN certificada por DNP.

Las necesidades básicas en infraestructura social tiene índices alarmantes (Cuadro 2.3), para el 2005 el 38% de la población no tenía acceso a ningún sistema de salud, es decir, 123.534 de los 325.090 habitantes del municipio. De igual manera, el 44% (89.189) de la población vinculada al Sistema de Seguridad Social se encontraba afiliado al Régimen Subsidiado – Sisben, por lo que se puede deducir que solamente el 18% de la población se encontraba adscrito al Régimen Contributivo de Seguridad Social para este año” (DNP, Compes 3410, 2006).

Buenaventura como parte del departamento del Valle del Cauca, es uno de los municipios más pobres de la región y aunque como muestra la gráfica, hay un progreso importante desde mediados de 80 al 2005, puede decirse que Buenaventura en el 2005 tenía el mismo grado pobreza del total del país en el año de 1993 y esta proporción no cambia significativamente con relación a otros años del censo (Cerac, 2013).

Buenaventura se ubica en una importante región cultural que es mayoritaria en el Pacífico colombiano. Esta región se constituye como legado de enclaves mineros a lo largo de los ríos, teniendo como epicentros regionales los puertos marítimos de Buenaventura y Tumaco y su población está compuesta principalmente por afrodescendientes e indígenas (Cerac, 2013). “De acuerdo con el DANE, para el 2011, según el grupo étnico, en Buenaventura el 73 por ciento de los habitantes era afrocolombiano, el 26 por ciento mestizo, el 0.8 por ciento raizal y el 0.2 por ciento indígena” (Centro de Memoria Histórica, 2015).

En relación con el resto de la región pacífica, Buenaventura presenta las mismas características de toda la región que se plasman en un ordenamiento socioterritorial, donde la comunidad afro se sitúa en ámbitos rurales y urbanos, pero en particular esta ciudad tiene la oportunidad de que su comunidad puede participar en la actividad portuaria que tiene una repercusión directa en la economía del país (CMH, 2015). Esta situación hay que verla a la luz del proceso de privatización de la empresa pública que administraba la actividad económica portuaria hasta 1993 (Colpuertos), y que de manera directa desempeñaba una labor importante en la población bonaverense, a pesar de que esta empresa tuviera fuertes problemas de corrupción e ineficiencia asociados a la forma de gestión del sector público, si lo viéramos desde una visión neoliberal. En este contexto surgen los grupos armados ilegales, que si bien hacían presencia en la ciudad desde 1980 y continuaron hasta el 2004, luego de un acuerdo de desmovilización, lograron insertarse en este territorio para tener vínculos con actores económicos legales e ilegales proveyendo seguridad. Esto “a través de alianzas con las bandas delincuenciales locales que emergieron y crecieron en la ciudad en el periodo posterior a la privatización de Colpuertos y a través de degradados repertorios de victimización que posibilitaron el control sobre una población que desde la Constitución de 1991 se encontraba en una dinámica creciente de fortalecimiento colectivo, debido a sus procesos emergentes de participación como sujeto político étnico” (CMH, 2015).

Para fortalecer el control en la ciudad de Buenaventura, los grupos ilegales acapararon los mecanismos de movilidad social en la región, incluso antes de la privatización de Colpuertos. “Estos mecanismos estaban relacionados con el impulso de trayectorias educativas, con estabilidad laboral y con trayectorias de liderazgo organizativo en los procesos de reivindicación étnico - territorial” (CMH, 2015). Con este escenario, no es descabellado pensar en que muchos de los bonaverenses de bajos recursos se insertaran a las dinámicas



ilegales que proponían los grupos armados, ya sea legitimando su actividad o haciendo parte de ella. “Con estas condiciones han alcanzado a cumplir sus objetivos de financiación desarrollando un portafolio de negocios ilegales que incluye narcotráfico, tráfico de armas, microtráfico, extorsiones, peajes, control al comercio local, cultivos de usos ilícitos, minería ilegal, lavado de activos y establecimiento de negocios conexos al circuito económico portuario” (CMH, 2015).

Al hablar del proceso de privatización de Colpuertos hay que empezar por mencionar la Ley 01 de 1991, con la que se estableció un nuevo marco regulatorio mediante el cual se formalizó su liquidación y se definen condiciones para llevar a cabo un proceso de modernización, cuyo modelo de gestión básicamente se fundamenta en los criterios de eficiencia y eficacia, característicos del imaginario neoliberal del sector privado, cuyo fin era mejorar la competitividad de la economía colombiana y el sector portuario. El nuevo modelo de gestión portuario generó un modelo de contratación laboral y cuyo impacto se puede caracterizar en dos sentidos: 1) desarticulando los movimientos de organización sindical (organización que ejerció una importante influencia en la administración de la empresa que permitió el diseño de políticas empresariales favorables; salarios, horarios laborales, auxilios educativos, etc.); y 2) las consecuencias sociales derivados del modelo de contratación (Jiménez y Delgado, 2007).

En este orden de ideas y con el liderazgo del sector privado en la economía nacional, por un lado se genera un trabajador “polivalente y multiespecializado” que le permita a la empresa no solo responder a la demanda del bien o servicio que ofrece, sino también para hacerlo a los gustos que demanda el mercado (Jiménez y Delgado, 2007).

En un ámbito externo, al hablar de las nuevas características de esta empresa privada, la subcontratación se convierte en el pilar base de eficiencia, que para la mayoría de bajos niveles de calificación es el orden más adecuado (Jiménez y Delgado, 2007), para lo cual el contratante debería estar preparado y capacitado, pues implica que un trabajador ejecute obras o servicios a riesgo propio, con la problemática que la población bonaverense no se calificó, razón por la que sufrió una exclusión de la producción donde la comunidad ya no hace parte directa del proceso productivo del puerto (Jiménez y Delgado, 2007), además de que la modernización del puerto implicó una importante reducción de los trabajadores portuarios (Jiménez y Delgado, 2007).

En la actualidad existen aproximadamente 3.500 trabajadores, de los cuales 200 hacen parte de la SPRB, que tienen, en su mayoría, contrato a término indefinido; no obstante, son subcontratados los servicios de seguridad y aseo. Con la tecnificación del puerto ha ido desapareciendo el trabajo intensivo en mano de obra que caracterizó a Colpuertos, siendo intensivo en tecnología, tal como lo planteó el Gerente Comercial del Valle de la SPRB (Jiménez y Delgado, 2007). Respecto a la remuneración salarial, la privatización implicó una disminución de 3.5 veces el promedio salarial, esta reducción da cuenta de la precariedad laboral por efectos de poder adquisitivo (Jiménez y Delgado, 2007), y que tendría una importante influencia para la entrada en actividades ilícitas al ser estas más lucrativas.

Si tenemos en cuenta que históricamente el puerto ha sido la principal actividad económica que se ha desarrollado en el municipio de Buenaventura, la privatización ha tenido “efectos en términos sociales negativos en la actualidad, tanto porque ha permanecido a espaldas del desarrollo social y urbanístico de la ciudad como por su privatización” (Jiménez y Delgado, 2007). Esta desintegración de la principal actividad económica del municipio y su pueblo, lleva consigo una contrariedad importante, si bien constitucionalmente se reconoce la diversidad étnica y multicultural, el desarrollo asimétrico de esta región con respecto a regiones más centrales, ha generado un distanciamiento cultural relacionado con su capacidad productiva, esta lógica resalta la exclusión y el olvido que es la característica del imaginario mediterráneo de la nación y que se ha mencionado con anterioridad.

Otro indicador importante que evidencia la precaria situación en la que se encuentra Buenaventura es el de Educación: “la tasa de alfabetismo alcanza el 86% en relación con el 94,9% del municipio de Santiago de Cali, mientras que respecto al nivel educativo alcanzado, en Buenaventura es básica primaria y en Cali básica secundaria” (Jiménez y Delgado, 2007). Este indicador resulta especialmente llamativo dado que si bien el sistema neoliberal demanda un tipo de trabajador cada vez más especializado, los bajos índices de escolaridad presentes en la región impiden este grado de profesionalismo que necesitan, lo que ocurre en este caso es que personas de otras regiones, de Antioquia y de Cali principalmente, toman los trabajos administrativos más altos, dejando a la gente de la región para ofrecer únicamente su mano de obra, para labores menores y donde no hay tanta oferta.



Paralelo a este escenario de privatización del puerto, “Buenaventura se ha convertido en un corredor estratégico para el secuestro, el narcotráfico y todas aquellas actividades ilegales, asociadas a la disputa por el control territorial, que han generado un clima de violencia e inseguridad generalizado. Algunas cifras dan cuenta de la vulnerabilidad de los derechos fundamentales y la poca gobernabilidad que tienen las administraciones municipales para garantizarlos. Esto se evidencia en la tasa de homicidios por cada 100 mil habitantes, que entre 1995 y el 2005 fue superior en Buenaventura al promedio nacional, con excepción de 1997, duplicando la tasa en algunos casos y triplicándola para 2001” (Jiménez y Delgado, 2007).

Esta situación de inseguridad y de proliferación de todas las actividades ilícitas, en un cerco geográfica con el Océano Pacífico al lado, ha llevado a una situación donde no solo las actividades legales, como el comercio marítimo han sabido aprovechar la ubicación estratégica de Buenaventura, sino también los actores que desempeñan actividades ilícitas en la región. “La Configuración geográfica y territorial de Buenaventura es propicia para el desarrollo de actividades no legales: tráfico de armas, movilización de insumos para procesamiento de drogas ilícitas, contrabando, extracción ilegal de crudo del Poliducto del Pacífico y más recientemente el establecimiento de cultivos ilícitos para producción de hoja de coca” (DNP, 2006, Conpes 3410, p. 14). Con esto, el uso de la violencia es un componente infaltable en cualquier forma de economía delictiva, y prueba de ello es la gran cantidad de muertes presentes en la región. “La capacidad de generación de violencia que exhiben los grupos puede ser potencial o efectiva, pero en todo caso creíble. Debido al gran tamaño de la economía criminal en Buenaventura, lo anterior significa que la ejecución de los negocios ilegales por parte de las bandas criminales y las FARC es una de las principales fuentes generadoras de la violencia que está azotando al municipio” (CMH, 2015), la cual ha generado una disputa territorial entre los actores que allí delinquen e involucran en sus actividades acciones contra la población civil.

En este escenario y con el paso del tiempo, Buenaventura ha sido objeto para el ejercicio de dos actividades ilícitas que más se destacan, el narcotráfico y el tráfico de armas. La ubicación geográfica y el gran número de cuencas hídricas que conectan a Buenaventura con otras regiones, han hecho que luego de las actividades de interdicción marítima que se han desarrollado en el Caribe para combatir el narcotráfico y otros ilícitos, el Pacífico se constituya en un nuevo punto estratégico para

el desarrollo de cualquier actividad ilícita, a pesar del control territorial que ejerce la Armada con una Fuerza Naval, dos brigadas de Infantería de Marina y el cuerpo de Guardacostas a lo largo de la costa Pacífica las actividades ilícitas desbordan la capacidad del Estado y han hecho que puertos del Pacífico como Buenaventura sean apreciados para que el crimen organizado tenga mayores grados de rentabilidad en sus actos ilícitos.

Teniendo en cuenta la presencia armada de la guerrilla, y como se mencionó anteriormente, el narcotráfico y el tráfico de armas son las actividades ilícitas de mayor impacto; estas actividades en un lugar donde está presente la subversión, son complementarios en la medida que fortalecen a las FARC, importando las armas con la droga que exportan. Junto con las FARC, muchos grupos irregulares usan no solo la ventaja geográfica para exportar droga por medio del uso de lancha Go-fast, sino también el mismo puerto de Buenaventura, sobornando a las entidades encargadas (CMH, 2015). Sin embargo, si bien es correcto reconocer que el narcotráfico es la principal actividad por la que se mantiene el conflicto armado en la región, en Buenaventura la situación se complejiza más cuanto el fenómeno del microtráfico ha venido en alza y quienes son los directamente afectados son los jóvenes de Buenaventura, quienes al carecer de oportunidades para salir adelante optan por esta vía, bien sea generándolo o dinamizándolo.

En cuanto al microtráfico hay muchas cosas que decir, en primer lugar, representa una actividad de un alto grado de rentabilidad, ya que por ejemplo “un kilo de marihuana en zonas de cultivo del departamento del Cauca (suroccidente de Colombia) se consigue en 20.000 pesos. Una vez puesto en Bogotá, ese mismo kilo sube a \$70.000” (CMH, 2015). Aquí como se dijo anteriormente, son los jóvenes quienes son los más golpeados por este fenómeno, las bandas criminales se valen de las condiciones de vulnerabilidad en las que se encuentran los jóvenes y los incorporan al tráfico de drogas al detal; los jóvenes son los que directamente venden a los consumidores, y el problema es de tan complejas proporciones que incluso niños de 7 años son utilizados para vender la droga (CMH, 2015).

Las ventajas que ofrece utilizar jóvenes para el microtráfico es de conocimiento generalizado, ya que en el marco legislativo colombiano el Estado protege a los jóvenes haciendo que sea difícil judicializarlos (CMH, 2015). Pero más allá de esto, lo que evidencia esta problemática, son las pocas oportunidades a las que puede tener acceso un joven en Buenaventura, habiendo evidenciado los índices de escolaridad



presentes en la región y sumado a las presiones por parte de las organizaciones delictivas, el panorama para las futuras generaciones y en general el futuro del municipio no es muy prometedor.

2.3.3 Turbo

Turbo es un municipio localizado en el Urabá antioqueño, cuya extensión territorial es de 3.055 km², de los cuales 11.9 km² corresponden al área urbana. En 1999 presentaba una densidad poblacional de 36.5 hab./km² en su área total y en su cabecera de 3.567 hab./km². A pesar de tener un gran porcentaje de población rural, la gran extensión de esta zona (3.043 km²) da una concentración de sólo 22.7 hab./km² en el campo (Univalle, 2015). Para hablar de las características especiales de este municipio hay que decir que debido a su ubicación geográfica en el Pacífico y sumado al potencial portuario que eventualmente puede tener, se le llegó a considerar distrito especial portuario; sin embargo, en el 2009 Turbo dejó de ser distrito, ya que por decisión de la Corte Constitucional el municipio antioqueño no cumple con términos de población, recursos fiscales e importancia económica (El Tiempo, 2009). No obstante, considerando que en el mundo contemporáneo el comercio por el Pacífico tiene una gran importancia en términos económicos, Turbo en virtud de su ubicación geográfica, tendría un valor importante actuando en conjunto con el puerto de Buenaventura.

En la actualidad, el municipio alberga una población de 111.720 habitantes, de los cuales 42.452 (38%) están localizados en la cabecera municipal y 69.268 (62%) en el área rural (Univalle, 2015); lo que indica que hay poca presencia de personas en la región considerando su extensión geográfica y, por otro lado, sumado al problema histórico que tiene el centralismo y el abandono estatal que sufren muchas regiones, en especial, buena parte del Urabá antioqueño, donde hay ausencia de servicios públicos, salud, educación, alcantarillado, etc. (Despierta Antioquia, 2014), trae consecuencias en términos de gobernabilidad y gestión pública. Dicho abandono que sufre la región de Urabá en general es aprovechado, entre otras cosas, para que hagan presencia grupos ilegales, usando la ubicación estratégica geográfica para el desarrollo de actividades, como “el tráfico de armas, insumos químicos y drogas ilícitas con Centroamérica y Panamá; adicionalmente, es un territorio estratégico a nivel militar porque sirve de zona de refugio y de corredor al suroeste y Bajo Cauca antioqueño, el Valle del Sinú y el Nudo de Paramillo” (Acnur, 2004).

Las ventajas geográficas y estratégicas que brinda en general la región del Urabá antioqueño la han convertido desde finales de los años ochenta en un territorio donde distintos actores armados han llevado a cabo enfrentamientos por el control de la región, en las que las guerrillas de las FARC y el ELN y las autodefensas son las más notorias. La subversión hizo su aparición en esta región durante los años sesenta, principalmente el EPL y las FARC (Acnur, 2004). Por su parte, las autodefensas desarrollaron actividades delictivas en la región desde de 1988, consolidando su poder en 1994 cuando las Autodefensas Campesinas de Córdoba y Urabá, ACCU, irrumpieron en el eje ganadero del Urabá antioqueño (Acnur, 2004). Hacia 1996 los grupos paramilitares expulsaron a la guerrilla de las FARC, que hacía presencia desde la década de los sesenta; no obstante, la más notoria actividad criminal se expresó entre 1998 y 1999 (Acnur, 2004). Hoy en día, aunque ha disminuido la intensidad del conflicto armado, teniendo en cuenta la desmovilización de grupos paramilitares, se mantienen enfrentamientos con grupos como las Bacrim, que llevan a cabo numerosas acciones que atentan contra la población civil (Acnur, 2004).

Al hablar en particular de la actividad del narcotráfico, en el municipio de Turbo hay que decir que tuvo un apogeo importante en las décadas de los ochenta y noventa, que tuvo un impacto significativo en las tierras de pequeños campesinos ubicados a lo largo de la carretera Guapá - Lomas Aisladas, y que con posterioridad fueron usados para la actividad ganadera (Univalle, 2015) Este hecho trajo consigo un desplazamiento de campesinos hacia la Serranía en jurisdicción de los municipios vecinos de Chigorodó y Carepa, o hacia las llanuras de inundación de Mutatá (Bajirá y veredas vecinas) y del municipio de Riosucio, Chocó (Univalle, 2015).

De la actividad económica que más sobresale en el municipio de Turbo es la expansión ganadera, debido a que muchas de las tierras son compradas o son abandonadas o simplemente se le adjudican a un nuevo propietario (Univalle, 2015); esta situación es una fuerte amenaza para la actividad económica campesina de toda la región que depende de la agricultura. “El municipio cuenta con 741 predios ganaderos, pero no se especifica el tamaño promedio aunque se considera que 255.6 hectáreas es la UAF para el ganado de carne lo que equivaldría a 189.000 hectáreas. Estas fincas están distribuidas así: 219 fincas hacia los límites con el municipio de San Pedro de Urabá en los valles intramontanos por donde transita el río Mulatos; 374 fincas entre el piedemonte y la cabecera municipal y 198 fincas en inmediaciones de la panamericana. Según lo



anterior, existen en ganadería más tierras de las potenciales para el uso, menos de las potenciales para agricultura y menos en zonas de conservación que las existentes, lo que muestra un conflicto de usos y una problemática social que debe enfrentar el ordenamiento territorial” (Univalle, 2015).

La necesidad de tierra para que trabajen los campesinos ha generado un conflicto que se ha desarrollado en dos vías: la de hecho (invasiones) y las adjudicaciones del Incora. “De los municipios del eje bananero Turbo es el que mayor cantidad de invasiones registra durante las décadas de los sesenta, setenta y ochenta. Estas se realizaron en distintas fincas de Currulao, El Dos, El Tres, Riogrande, Nueva Colonia, Coldesa, Punta de Piedra, en terrenos a orillas de la playa y en zonas urbanas. Muchas de estas invasiones fueron legalizadas por el Incora, que también adjudicó y entregó títulos a predios que no tenían aún su escritura” (Univalle, 2015). Esta es la razón por la que el entonces Incora atendiera demandas campesinas por el problema de tierras en la región.

Otra actividad económica tradicional en el municipio de Turbo es la pesca, donde básicamente la desarrollan comunidades de negros caribeños y atrateños. “Los principales caseríos de pescadores son Bocas de Atrato, Marirrí, El Roto, Puente América y los asentamientos interiores del río León como Los Mangos Medios, Manatíes, La Rosita y El Tigre. Ellos sirven de vivienda y apoyo para la pesca que realizan entre uno y otro lado del golfo y aguas arriba de los ríos León y Atrato” (Univalle, 2015).

Según el trabajo desarrollado por la Universidad del Valle, al tratar aspectos más importantes de Turbo en un estudio del INPA, en Turbo, se encuentran 647 pescadores artesanales en ríos, destacándose el Atrato, y otros 1.641 de aguas marítimas y continentales que viven en el Golfo de Urabá, para un total de 3.100 pescadores (Univalle, 2015). Pero hay que decir que este recurso pesquero se ha venido menguando en buena medida por el tema de la competencia desleal de barcos y compañías pesqueras, que han generado una sobreexplotación irracional del recurso, sin posibilidad de darle tiempo a una reproducción equilibrada de los peces con respecto a la pesca. Este hecho junto con técnicas inadecuadas de captura es un problema notorio, caracterizado enormemente por la falta de políticas públicas y de estrategias del municipio para la conservación del recurso pesquero (Univalle, 2015). Por otro lado, Turbo fue el primer municipio en desarrollar la industria del plátano y del banano (Univalle, 2015), sin embargo, esto no corresponde con los índices de calidad de vida de su población,

donde no han tenido una correspondencia con ingresos que genera esta actividad económica al gremio bananero (Univalle, 2015).

En materia de pobreza, Turbo presenta unos de los índices más altos, arrojando un alto porcentaje de población de estratos 1 y 2 reconocidos como pobres; más de la mitad de la población perteneciente al estrato 1 está en condiciones de miseria y en buena medida tiene casi todas las necesidades básicas insatisfechas. “Los indicadores de insatisfacción de necesidades básicas y miseria ilustran las condiciones de precariedad en las que viven los pobladores de este municipio. Para el período intercensal 1985-1993, según el DANE, el porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas pasó del 72.1% al 64.1%, indicando un mejoramiento de las condiciones en un 8%, aunque nada satisfactorio a juzgar por los NBI menores de los demás municipios del eje bananero, los que ni siquiera están en el rango departamental durante el mismo periodo intercensal 85-93 (33.7% y 24.5%, respectivamente).

En cuanto a los hogares con miseria durante el mismo período los indicadores tampoco son muy halagüeños a pesar de bajar de 45.9% a 33%” (Univalle, 2015). Esto genera que a falta de alcantarillado y servicios de saneamiento básico, la población más pobre de Turbo sea foco importante de enfermedades, que sumado a las condiciones de hacinamiento y la convivencia de un medio hostil, hace que el municipio en general sea el perfecto ejemplo del abandono estatal a las poblaciones más alejadas y en especial a poblaciones que están más cercanas al mar, prueba no solo de la incompetencia administrativa de los gobiernos nacionales y municipales que en general ha caracterizado la historia del país, sino también es muestra de la idiosincrasia mediterránea y un tanto racista del Estado central.

2.3.4 Tumaco

San Andrés de Tumaco es un municipio del departamento de Nariño que se encuentra ubicado al suroccidente de Colombia a 300 kilómetros de Pasto, capital del Departamento. Tiene una extensión de 3.760 km², equivalentes al 12,3% del área total del departamento (Universidad Nacional, 2011). El municipio es conocido por ser el segundo puerto exportador de la costa pacífica colombiana después de Buenaventura y su geografía se caracteriza por contar con una zona de ensenada, un conjunto de islas (las islas del Gallo, La Barra y El Morro) y por extensiones de terrenos planos, correspondientes a



la llanura pacífica; en algunos casos cubiertas con selvas, esteros y manglares que facilitan la comunicación entre los corregimientos del municipio y con la frontera hacia el Ecuador, a través de los ríos Alcabi, Chagüi, Guiza, Mataje, Mejicano, Mira, Nulpe, Patía, Pulgande, Rosario y San Juan (Universidad Nacional, 2011). “La zona del litoral pacífico, a la que pertenece Tumaco, está más articulada a las dinámicas de municipios como Buenaventura y Cali que a la zona del Piedemonte y la zona andina, en donde se encuentra Pasto, la capital del departamento. La única vía de acceso terrestre desde la capital hacia el municipio es a través de la carretera Panamericana” (Fundación Ideas para la Paz, 2014).

La importancia del puerto de Tumaco en términos formales podría verse a la luz del momento que viven los circuitos económicos del Pacífico, y del que podría verse beneficiado el Valle del Cauca, sacando provecho de su posición geográfica, haciendo que el puerto de Tumaco pueda realizar las tareas que tiene pendientes el puerto de Buenaventura (El País, 2013). En el marco de los Tratados de Libre Comercio que tiene o a los que le apunta Colombia con muchos países del “Asia - Pacífico”, el puerto de Tumaco junto con los demás puertos importantes y con los que tienen gran potencial, juegan un papel protagónico en esta coyuntura, puesto que para hacer frente a estas nuevas oportunidades de mercado, la infraestructura técnica e institucional de los puertos tienen que estar a la par con las demandas del mundo globalizado, siendo estos garantizar los diferentes servicios públicos, salud y educación (El País, 2013).

Según se referencia en el trabajo de la Universidad Nacional, “Caracterización del Departamento de Nariño”, y en conjunto con las Naciones Unidas donde se mira la incidencia del conflicto armado en el departamento de Nariño, en el 2013 San Andrés de Tumaco contaba con aproximadamente 191.218 personas, de las cuales una alta porción se identifica como afrodescendiente. De acuerdo con datos del 2005, “se calculó que el 80% de la población municipal era afrodescendiente (129. 424 habitantes), lo que a su vez equivale al 47,8% del total de la población afro departamental (270.433 personas) y el 8,6% de la población total del departamento (1.498.234 personas). (Tumaco también cuenta con una importante porción de población indígena. Según el Censo de 2005, existían 7.419 indígenas que representaban el 3,9% de la población municipal, el 4,8% del total de la población indígena departamental (155.199 personas) y el 0,5% de la población total del departamento. En el municipio habitan la etnia Awá, cuyos resguardos están organizados en la Unidad Indígena del Pueblo Awá –Unipa– y la etnia Eperara Siapidara, ubicada en el resguardo San Agustín - La Floresta” (Universidad Nacional, 2011).

Al hablar de algunos indicadores socioeconómicos en general para el departamento de Nariño, con respecto al resto de Colombia en el año 2005, se podría caracterizar de la Siguiente manera en la Cuadro 2.4.

Cuadro 2.4 Indicadores NBI - Nariño

Indicadores Sociales en Nariño - 2005	Nariño	Nacional	Fuente
Indicadores			
Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI)	43.6%	27,7%	DANE, Censo 2005
Índice de Condiciones de Vida (ICV)	69.4%	78.8%	DNP - Misión Social
Bajo Línea de Pobreza	68.5%	49.74%	DNP, 2005
Población en Miseria	29.4%	15.65%	DNP, 2005
Malnutrición crónica	20.0%	12.0%	Profamilia, ENDS 2005
Vacunación Completa	74.0%	58.1%	Profamilia, ENDS 2005
Años de Vida al Nacer	70.2	72.3	DANE, 2005
Mortalidad Infantil por 1000	28.0	19.0	Profamilia, ENDS 2005

Fuente: Universidad Nacional

Estos indicadores muestran altos niveles de inequidad del departamento de Nariño con respecto al promedio nacional, evidenciando un abandono importante a nivel institucional, en donde la mayoría de sus habitantes son de origen indígena y afrodescendiente; se podría entender esto como una exclusión especial que reciben los tumaqueños de parte del Gobierno Nacional, haciéndolo proclive a que en la región hagan presencia grupos armados irregulares y mafias del narcotráfico (Universidad Nacional, 2011).





Para el 2012, en general para el departamento de Nariño el ingreso per cápita fue de 266.031 pesos colombianos, con un crecimiento de 2,3% con respecto al 2011 y tuvo una tasa de desempleo del 12,6%, ubicándose dos puntos porcentuales por encima de la nacional (10,4%)⁸. Así mismo, para el 2012 Nariño presentó una tasa de subempleo subjetivo del 38,9% (Universidad Nacional, 2011). “El Índice de Necesidades Básicas Insatisfechas, NBI, en Tumaco para junio de 2012 fue de 48,74% (48,66% en las cabeceras y 48,70% en el resto) estando 21 puntos porcentuales por encima del índice nacional (27%)” (Fundación Ideas para la Paz, 2014).

Servicios públicos como agua potable, energía eléctrica, recolección y disposición de basuras y alcantarillado, cabe destacar que gran parte de la población carece de uno o más de estos servicios. Según datos del Sistema de Información Geográfica para la Planeación y el Ordenamiento Territorial, SIGOT, las tasas de cobertura de los servicios públicos sobre el porcentaje total de viviendas del municipio indican que entre el 0-50% de las viviendas tienen acceso a servicio de acueducto, entre el 70-90% tienen acceso a energía eléctrica y solo entre 0-20% tienen servicio de alcantarillado (Fundación Ideas para la Paz, 2014).

Sin embargo, esta situación contrasta bastante y como resalta el trabajo de la Fundación Ideas para la Paz, con la situación del servicio de energía eléctrica, ya que Tumaco y muchas de sus veredas cuentan con una interconexión eléctrica que está a la par de Pasto y que viaja paralela a la carretera que comunica a los dos municipios. No obstante, en lugar de ser un beneficio, esta es un problema, debido a que en la región hay una importante presencia de la guerrilla de las FARC, quienes en el 2013 realizaron un atentado contra torres de energía de esta red, dejando al municipio sin electricidad por 20 días, afectando el comercio, la pesca, el turismo y la prestación de servicios en general (Fundación Ideas para la Paz, 2014).

Como se mencionó con anterioridad, por efectos de su posición geográfica estratégica, el municipio de Tumaco, cuenta con actividades como la agroindustria, el embarque de petróleo (al contar con una llanura importante), la pesca y el turismo (Fundación Ideas para la Paz, 2014). Sin embargo, en la década de los 80 y con más fuerza en la década de los 90, la agroindustria del municipio se centró básicamente en el cultivo de palma africana, que en el marco de la economía de mercado, es el insumo necesario para la industria alimenticia y cosmética

(Ocu, 2012). “Según el Instituto Colombiano Agropecuario, ICA, el área total sembrada de palma africana hasta 1986 era de 14.000 hectáreas, y según Fedepalma, en 1999 existían unas 18.153 hectáreas sembradas que constituían un 47,6% del total de la superficie en uso del municipio. Se afirma que aproximadamente el 60% de dicha extensión, se realizó a expensas del bosque primario. Ya entre 2004 y 2006, Tumaco pasó de 27 mil a 32 mil hectáreas de palma cultivadas” (Fundación Ideas para la Paz, 2014).

Esta coyuntura puede responder en buena medida a la proliferación de la violencia generada por la coca en todo el departamento de Nariño y cuya respuesta por parte del Gobierno Nacional fue el “Plan Colombia”, en donde básicamente se centró en la fumigación y erradicación del cultivo ilícito acompañado con el incremento del pie de fuerza. Aquí se formularon proyectos alternativos, como el cultivo de palma y cacao, siendo el primero el más sobresaliente en Tumaco (Molinares, 2012).

Además del cultivo de palma africana, la otra actividad económica que sobresale en el municipio de Tumaco es la actividad petrolera, siendo el principal puerto petrolero de Colombia sobre el océano Pacífico y el segundo a nivel nacional después de Coveñas (Fundación Ideas para la Paz, 2014). En Tumaco se almacena el crudo que proviene de pozos del Putumayo y se carga a los buques del puerto para llevarlo al mercado internacional (Fundación Ideas para la Paz, 2014). Adicionalmente, en Tumaco hay que destacar el desarrollo de la pesca artesanal y la industrial. “La primera se basa en la pesca de crustáceos, algunos peces y moluscos, tales como la piangüa y el calamar, que hacen pescadores de forma individual, organizaciones y cooperativas. La segunda se basa principalmente en las capturas de atún, el camarón de aguas someras y la carduma” (Fundación Ideas para la Paz, 2014).

Sin embargo, aparte de estas actividades económicas que tienen un gran impacto en la región, hay otra que hay que destacar, pero esta, en particular, es de carácter ilegal, el narcotráfico. El narcotráfico como tal tomó una fuerza importante en Tumaco desde la década de los 80 con el extinto cartel de Cali, y se ha intensificado con grupos como las FARC y las bandas criminales (Fundación Ideas para la Paz, 2014). En este escenario Tumaco pasó de ser un lugar donde la presencia de actores armados era mínima o ninguna a convertirse en el escenario donde hoy en día se desarrolla el conflicto interno; donde grupos como las FARC y las nuevas bandas criminales son los causantes de que la tasa de homicidios se triplicara con respecto al nivel



nacional. “(Un aumento en el número de víctimas por minas antipersonal, a lo que se suma que es el municipio con mayor número de hectáreas de coca a nivel nacional (5.065 hr). Aunque las primeras muestras de narcotráfico en Tumaco datan de la década de 1980, es a partir de 1998 en adelante que el municipio se convirtió en uno de los principales lugares del país con mayor actividad ilegal vinculada al narcotráfico” (Fundación Ideas para la Paz, 2014).

Esta problemática, predominante en departamentos como Meta, Caquetá y Putumayo, hicieron que el Estado colombiano desde 1999 centrara su atención y convirtiera a estas regiones como objetivos militares, cuya consecuencia fue que el cultivo de coca se trasladó al departamento de Nariño. “Estos operativos se produjeron en un escenario de política pública de lucha contra las drogas y contra el terrorismo, materializado en una reforma militar realizada desde 1999 con apoyo del gobierno de los Estados Unidos a través del Plan Colombia, y complementada operativamente a través del Plan Patriota de la Política de Seguridad Democrática” (Fundación Ideas para la Paz, 2014).

“El aumento de los cultivos en el departamento de Nariño se hizo especialmente visible en Tumaco donde se pasó de 776 hectáreas cultivadas en 1999 a 5.065 en 2012. La coca vino acompañada de un aumento en los indicadores de violencia y de la intensidad del conflicto armado que se vieron reflejados en una tasa de homicidio municipal que pasó de 57,06 hpch en 1999 a 130,42 en 2012 y en el progresivo incremento de las acciones armadas guerrilleras, especialmente de atentados contra la infraestructura, hostigamientos y emboscadas. Todo esto sucedía mientras la tasa nacional de homicidio estaba en descenso” (Fundación Ideas para la Paz, 2014).

Adicionalmente a esto, por la problemática derivada del fenómeno del narcotráfico, Tumaco haría parte de las 10 regiones en donde se está desarrollando el plan de guerra Espada de Honor, que empezó a implementarse en febrero de 2012 y consta de una “estrategia de vocación ofensiva y focalizada con acompañamiento interinstitucional para combatir a las FARC” (Fundación Ideas para la Paz, 2014).

Conclusiones

Uno de los principales objetivos del presente trabajo, era analizar las amenazas marítimas que tiene el Estado colombiano, dentro del proceso investigativo que se realizó se encontraron muchas falencias

en nuestro sistema de seguridad, tanto territorial como marítimo, por ejemplo, pudimos identificar la mayoría de los organismos que se encargan de la seguridad colombiana, en este caso, se trató de enfocar más el tema marítimo y se pudo observar una ausencia, tanto del Estado como la misma Fuerza Pública.

Existen falencias en materias de control jurisdiccional, en la coordinación interadministrativa y protección de los espacios marítimos en los Estados, lo que hace que la influencia de factores sociales no satisfechos aumentan las acciones delictivas en el mar.

La cantidad de entidades públicas que hacen gobernanza en el mar hacen más complejo el control en términos de jurisdicciones y competencias administrativas, y en realidad aunque existe en Colombia un órgano de carácter policial que ejecute y coadyuve en ese control, no hay coordinación, ni procedimientos para realizar el control efectivo del mar.

La complejidad de las competencias administrativas, diluye la acción efectiva del control jurisdiccional en los espacios marítimos por lo que debe propenderse por la coordinación de lineamientos que permitan efectuar acciones coordinadas entre los diferentes entes administrativos y de control de soberanía y policial, por lo que se debe mantener un mando y control interadministrativo coordinado.

Otro de los puntos que se pudo identificar en la investigación fue el descuido total que tiene el Estado colombiano sobre algunas regiones, que específicamente representan más de la mitad del conflicto y la problemática que se vive en nuestro país. El problema político y de corrupción que tiene Colombia repercute considerablemente en conflictos constantes; cuando especificamos cada una de las amenazas marítimas, se pudo observar un déficit en todas las regiones afectadas, entre los más importantes estaban los problemas sociales, la pobreza, el robo y el desempleo, donde el principal culpable es el Gobierno y la mala administración de cada una de las regiones afectadas.

Como regla general, los niveles de desarrollo en las zonas fronterizas de Colombia han sido tradicionalmente más bajos que en el resto del país, es decir, en los 12 departamentos de la frontera el ingreso per cápita es un 23 por ciento inferior al de los demás, el índice de desarrollo humano (0.72) es más bajo que el promedio nacional (0.77), y el índice de pobreza humana (14.74) es más alto que



el promedio nacional (10.6) (Informe sobre América Latina No. 9).

Cada una de las amenazas marítimas representa un nivel de riesgo para el Estado, ya que como se pudo analizar, la gran mayoría de estos fenómenos tienen sus raíces en el territorio y logran extenderse por los océanos causando problemas fronterizos, como es el caso de la piratería marítima, ya que sus bases están en tierra, sus mercados están en tierra 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 (Castro, 2015). Además, el aislamiento geográfico y la ausencia de autoridades estatales se prestan fácilmente para la difusión de los cultivos ilícitos. En muchas zonas fronterizas no sólo el clima húmedo es ideal para el cultivo de coca y para ocultar laboratorios de procesamiento, sino que también permiten exportar los productos fácilmente por los océanos Atlántico o Pacífico (Informe sobre América Latina No. 9).

Uno de los puntos importantes de analizar en la investigación fue la seguridad marítima de Colombia y sus órganos. 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); con medios como fragatas, submarinos, buques auxiliares y de guardacostas y aviones de patrullaje marítimo, 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).

El tema económico resulta ser de gran importancia en la seguridad, ya que si se tiene en cuenta, realizar los operativos de persecución y vigilancia requiere de todo tipo de instrumentos de última tecnología y Colombia carece totalmente de algunos elementos importantes de persecución y ataque. Según el Almirante Justiniano, “para conseguirlo, no basta, aunque es indispensable, contar con fuerzas eficaces, móviles, de gran capacidad operativa y ofensiva. Ellas deben poseer además capacidad estratégica, para lo cual es preciso poseer posición y voluntad estratégica” (Justiniano, 1999, p. 76).

El principal reto que tienen, tanto las autoridades colombianas como el Gobierno, es mejorar la seguridad marítima, es decir, el Estado debe ser consciente del gran potencial y las ventajas que trae cuidar bien las fronteras y nuestros océanos; es por esta razón, que se deben tener en cuenta estos tres pilares:

- Un pilar marítimo, que contemple las autoridades marítimas, la comunidad naviera, los puertos, los operadores de buques, etc. Que de manera proactiva asuman medidas preventivas y de autoprotección.
- Un pilar político-jurídico, que alinee tanto la norma como las políticas públicas de la nación, en aras de aprovechar y aunar esfuerzos con las formas, medios y fines de las estrategias internacionales, de acuerdo con los propios intereses y capacidades.
- Un pilar militar basado en el Poder Naval y sus operaciones, que se enfoque no en la lucha contra la piratería sino en la protección del tráfico marítimo, mediante acciones tanto defensivas como ofensivas. Que además establezca y lidere centros de control al comercio marítimo, para facilitar la coordinación y empleo efectivo de los medios, así como el intercambio de información entre todos los actores (Castro, 2015).

Para que se puedan desarrollar de forma oportuna todos estos pilares, es importante que Colombia, desarrolle y estructure bien sus intereses marítimos nacionales, así como salvaguardar la soberanía e integridad del territorio marítimo nacional, establecer un ordenamiento marino-costero, preservar el ambiente marino costero y aprovechar de manera sostenible sus recursos naturales, promoviendo el desarrollo socioeconómico nacional; fomentar el reconocimiento de la cultura marítima nacional, promoviendo la educación en temas del mar y desarrollar investigación científica, tecnológica y de innovación en la región marina y costera del país (Comisión Colombiana del Océano, 2014).

Otro de los puntos relevantes en la investigación fue el olvido de las regiones fronterizas de Colombia, lo que hace que se generen pérdidas de todo tipo. Como lo plantea Sachs (2006), no se trata de asumir que la geografía determina por sí sola y de modo irrevocable los resultados económicos de las regiones, sino de llamar la atención en el sentido de que esas adversidades exigen que ciertos territorios tengan que asumir inversiones adicionales, por ejemplo, en materia de vías de comunicación, que otros más afortunados no tuvieron que realizar.



Sin duda alguna, todos los descuidos que ha tenido el Gobierno colombiano los ha tenido que padecer las regiones del Pacífico y del Caribe, en especial el Pacífico colombiano, que representa una tasa muy alta de desempleo y corrupción. Según (Gómez, 2009) Colombia es consciente de que hace parte de tan importante cuenca, pero su posición internacional tradicional ha sido de relativa inmovilidad y pasividad, posición que ha venido cambiando tímidamente desde que el país se convirtió en miembro activo de la Conferencia Económica para la Cooperación en el Pacífico y del Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico.

El Estado colombiano ha desaprovechado la gran extensión marítima y las oportunidades económicas que genera tener dos océanos. A pesar de ello, los nexos de Colombia con Asia, Oceanía e incluso con la costa occidental de Estados Unidos y los países de la región son débiles y discontinuos, sin desconocer que se ha presentado un incremento en negociaciones internacionales (Gómez, 2009).

Sumado a esto, la región del Pacífico no solo ha sido descuidada en la actualidad sino también históricamente, se resalta por ejemplo la ausencia de Colombia en la Conferencia de la Cooperación Económica del Pacífico, llevada a cabo en Nueva Zelanda en 1989. En la actualidad, el comercio transpacífico colombiano se caracteriza por ser de complementariedad, deficitario y centrado sólo en el puerto de Buenaventura. Por otra parte, el país no se ha visto favorecido por las inversiones en proyectos productivos llevados a cabo por los New Industrialized Countries, NIC, y Japón en todos los países de la Cuenca (Gómez, 2009).

A pesar de la intervención que ha tenido el Estado en el Pacífico desde 1987 con el presidente Virgilio Barco y su “Plan de Economía Social: Así Estamos Cumpliendo”, la situación no ha cambiado. A este aspecto se le suma el alto índice de corrupción y malversación de fondos estatales, por propios y extraños, que pone en entredicho la efectividad de las intervenciones para suplir las necesidades de los habitantes y solucionar los problemas de la región (Gómez, 2009).

El desarrollo del Pacífico es un todo, con sus comunidades, sus valores, sus costumbres, sus tradiciones y universos simbólicos (Motta González, 1995). Por eso, es importante cuidarlo, así como se tienen preferencias por algunas regiones, no sería justo que dejaran olvidado lo que posiblemente podría ser nuestra salvación a futuro, además, se debe velar por la seguridad de los ciudadanos

y darles una estabilidad que permita generar un desarrollo sostenible y duradero. Colombia se encuentra totalmente desentendido de estas regiones, está olvidando que gracias al mar se puede mejorar la economía, generar conexiones importantes con otros países, además de realizar un proceso de explotación minero con sus debidos controles, en fin, parece ser que se está reviviendo un tipo de patria boba en términos económicos, solo nos daremos cuenta de todo lo que tenemos hasta que nos quiten nuestra soberanía marítima.

Son muchos los desafíos y las decisiones que tiene que tomar el Estado para solucionar los problemas de amenazas marítimas, sobre todo los temas jurisdiccionales y de control estatal, ya que las personas, especialmente, las que habitan en algunas regiones del Pacífico y el Caribe, constantemente toman decisiones que para ellos son racionales, pero para el Estado resultan ser perjudiciales. En el caso jurisdiccional, es importante que las penas que se impongan a los ciudadanos sean las correctas, es decir, se debe priorizar las amenazas que más afectan al Estado y sobre todo no solo enfocarse en detener al ciudadano sino que se debe tener en cuenta también el por qué estas personas deciden tomar la decisión.

Entender las decisiones que toman las personas más necesitadas podría ayudar a disminuir los casos de corrupción y de ilegalidad en nuestro país, es decir, el hecho que resulte más lucrativo atacar un buque mercante, con todos sus riesgos, que varias semanas de pesca, puede hacer perder el interés por el desarrollo de la pesca como actividad marítima base del sustento económico y alimenticio del país, generando un desafío a la seguridad marítima y especialmente a la seguridad alimenticia nacional (Castro, 2015).

La única forma en la que posiblemente podríamos ver un cambio en el Estado colombiano sería el día en que todos comprendiéramos el tesoro que esconden nuestros mares, las riquezas de nuestro territorio y la infinidad de fauna que tenemos, y ¿cómo podemos hacer eso?, descontaminando los mares, generando turismo y una fuerza pública bien instaurada y organizada que vele por la seguridad, tanto de los ciudadanos nacionales como de los extranjeros; solo así, la gente dejará de migrar, de pescar ilegalmente, de cometer actos de piratería, de entrar en el mundo de las drogas.

La norma nacional debe estar alineada con marcos internacionales, pues por ejemplo el Código Penal Colombiano, en cuanto a la disposición de un capturado naval, con respecto a las 36 horas, no

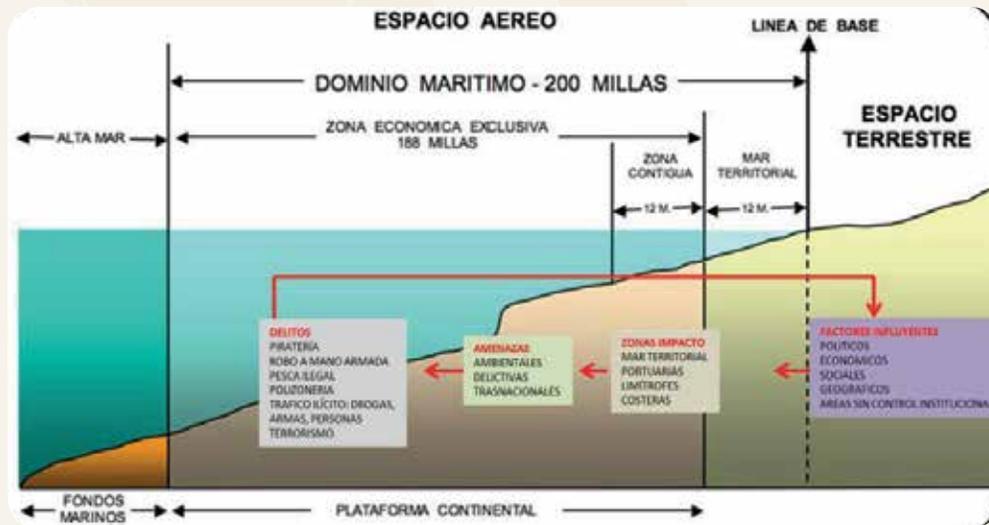


permite cumplir con el mandato por simples medios técnicos y de logística, en áreas de zona económica exclusiva y alta mar.

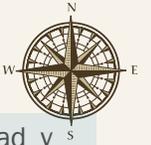
El Ámbito que se propone de (causa - efecto) en el territorio marítimo sobre factores, zonas de impacto, amenazas y delitos marítimos.

Figura 2.13 Ámbito causa - efecto

ESPACIOS MARITIMOS QUE CONTEMPLA LA CONVENCION DE LAS NNUU SOBRE EL DERECHO DEL MAR



Fuente: Elaboración propia.



Referencias Bibliográficas

- Acnur. (2004). *Algunos indicadores sobre la situación de los derechos humanos en la región del Urabá antioqueño*. Recuperado de http://www.acnur.org/t3/uploads/media/COI_675.pdf?view=1
- Alvayay, E. (2010). *La lucha contra la piratería en el mar en el Siglo XXI: Una tarea conjunta y de cooperación internacional para casos como el de Somalia*. Recuperado de Trabajos de investigación Academia de Guerra Naval: <http://www.acanav.mil.cl>.
- Alzate, D. (2013). *Geopolítica, conflictos intermésticos*. Recuperado de <https://prezi.com/2yqzjbiukxfw/geopolitica-conflictos-intermesticos/>
- Arroyo, J. (2012). Dilemas sociales de la pesca en el pacífico colombiano: un análisis desde la teoría de juegos. En: *Revista de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Militar Nueva Granada*. rev.fac.cienc.econ, XX (1).
- Autoridad del Canal de Panamá. (2015). *Canal de Panamá. Estadísticas de Tránsito*: <http://micanaldepanama.com/servicios/canal-servicios-maritimos/estadisticasde-transito/>.
- Bárcena, M. (2000). La reconceptualización de la seguridad: El debate contemporáneo. *Revista Mexicana de Política Exterior*, 59, 9-31.
- Bazurto, E. (2005). *Análisis Histórico del desarrollo marítimo colombiano*. Tomo I y Tomo II. Armada Nacional.
- Bonet, J. (2008). *Economías del Pacífico colombiano*. Editor Joaquín Vilorio De la Hoz. Cartagena: Banco de la República.
- Cámara de Comercio de Buenaventura. (2016). *Ventajas competitivas*. Recuperado de <http://www.ccbun.org/categorias/11/23/ventajas-competitivas>
- Cárdenas, M. (2003). *La respuesta laboral al neoliberalismo en Colombia: El contexto político*. Recuperado de www.revistas.unal.edu.co/index.php/innovar/article/view/19085/2003
- Castro, G. (2015). *Nuevas amenazas: la piratería y sus desafíos a la seguridad marítima de Colombia*. Ministerio de Defensa Nacional, Comando General Fuerzas Militares, Escuela Superior de Guerra. Maestría en Seguridad y Defensa Nacionales.
- Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas, CIOH. (2007). *Panorama de la contaminación del Caribe colombiano*.
- Centro de Memoria Histórica. (2013). *Buenaventura un puerto sin comunidad*. Recuperado de <http://www.centrodememoriahistorica.gov.co/micrositios/buenaventura/>
- Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía, CELADE. Migración internacional en América Latina- IMILA, *Boletín Demográfico* 65, 200.
- Comisión Colombiana del Océano. (2014). *Política nacional del océano y de los espacios costeros PNOC*. Bogotá: Editorial JL Impresores Ltda.
- Contreras V., Oscar (2010). *La Evolución del Narcotráfico en México*. Recuperado de <http://lanic.utexas.edu/project/etext/llilas/ilassa/2010/velasco.pdf>
- DANE. (2005). *Boletín censo de educación*. Recuperado de http://www.dane.gov.co/censo/files/boletines/bol_educacion.pdf.
- Del Pozo, F. (2014). La seguridad marítima hoy: la mar nunca está en calma. *Documento de Trabajo Real Instituto Elcano*, 3, 1-26.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE. (2012). *Misión para el empalme de las series de empleo, pobreza y desigualdad (Mesep). Pobreza monetaria en Colombia: nueva metodología y cifras, 2002-2010*.
- Despierta Antioquia. (2014). *En murindó reclaman atención estatal*. Recuperado de <http://despiertaantioquia.com/764/>
- DIMAR. (2015) ¿Qué es Dimar? Dirección General Marítima. Recuperado de <https://www.dimar.mil.co/content/que-es-dimar-0>
- Ehrlich, I. (1996). Crime, Punishment, and the Market for Offenses. *The Journal of Economic Perspectives*, 10(1):43-67.
- El país. (2013) ¿Y el puerto de Tumaco qué? Recuperado de <http://tumacopopolo.blogspot.com.co/2013/03/y-el-puerto-de-tumaco-que.html>



Elbers, C., Lanjouw, P., Mistiaen, J., Ôzler, B., y Simler, K. (2004). On the Inequal Inequalities of Poor Communities. *The World Bank Economic Review*, 18(3) Oxford, Reino Unido: Oxford University Press: 401–421.

Elizalde, A. (2012). *La Incidencia de las Normas de Protección Marítima en el Transporte Marítimo*. Universidad de Barcelona.

Encina, F. (s. f) *Historia del Derecho marítimo*. Recuperado de <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Publicaciones/CDs2010/CDMaritimo/pdf/DM4.pdf>

Fedesarrollo, Cerac. (2013). *Hacia un desarrollo integral de la ciudad de Buenaventura y su área de influencia*. Recuperado de <http://www.fedesarrollo.org.co/wp-content/uploads/2011/08/Hacia-un-desarrollo-integral-de-la-ciudad-de-Buenaventura-y-su-%C3%A1rea-de-influencia-Informe-final-2013.pdf>

Fernández M., J. (2001). *El otro poder: Las redes del narcotráfico, la política y la violencia en México*. México: Aguilar.

Fernández, A. (2014). *Pobreza y guerra económica propician el contrabando de productos hacia Colombia*, AVN. Recuperado de <http://www.avn.info.ve/contenido/pobreza-y-guerra-econ%C3%B3mica-propician-contrabando-productos-hacia-colombia>

Fernández, F. (2009). *Piratería en Somalia: “mares fallidos” y consideraciones de la historia marítima*. Recuperado de http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/73e78a804f019789ae58ee3170baead1/DT10009_Fernandez_pirateria_Somalia_mares_fallidos.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=73e78a804f019789ae58ee3170baead1

Gómez, D. y Suárez, C. (2009). *El Pacífico colombiano: problemática regional e integración del Gobierno Nacional en los últimos veinte años. 1987-2007*. Facultad de Ciencia Política y Gobierno y de Relaciones Internacionales. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario.

Hatcher, A., Jaffry, S., Thebaud, O., y Bennett, E. (2000). Normative and Social Influences Affecting Compliance with Fishery Regulations. *Land Economics*, 76 (3):448–461.

Holguín, I. (2016) *Plan Colombia éxito o fracaso*. Recuperado de <http://www.arcoiris.com.co/2016/02/plan-colombia-exito-o-fracaso/>

http://www.acnur.org/t3/uploads/media/COI_2186.pdf?view=1

ICG Informe sobre América Latina N° 9. (2004). *Las fronteras de Colombia: el eslabón débil de la política de seguridad de Uribe*. Quito/Bruselas.

Instituto de Estudios Geoestratégicos. (2002). *La Tercera Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar y los Límites Marítimos de Colombia*. Universidad Militar.

International Chamber of Commerce. (2014). *Piracy & Armed Robbery Report 2014*. Recuperado de IMB Piracy Reporting Center: <https://icccs.org/piracy-reporting-centre>.

James, L. (2013). *El Turismo como estrategia de desarrollo económico: El caso de las islas de San Andrés y Providencia*. Recuperado de <http://www.bdigital.unal.edu.co/39110/1/43409-201762-1-PB.pdf>

Kalmanovitz, S. (2008). *Tierra, conflicto y debilidad del Estado en Colombia*. Universidad Nacional. Recuperado de <http://www.eumed.net/coursecon/ecolat/co/sk-paz.htm>

Khodour, D. (2007). ¿Por qué emigran los colombianos? Un análisis departamental basado en el censo de 2005. *Revista de Economía Internacional*. Vol. 9, N° 16, primer semestre/2007. pp. 255-271.

Mantilla, S. (2011). Narcotráfico, violencia y crisis social en el Caribe insular colombiano: El caso de la isla de San Andrés en el contexto del Gran Caribe. *Estudios Políticos*, 38, Instituto de Estudios Políticos, Universidad de Antioquia, (pp. 39-67).

Medina, C. (2012). *Mafia y narcotráfico en Colombia: elementos para un estudio comparado. El prisma de las seguridades en América Latina. Escenarios regionales y locales*. CLACSO. Buenos Aires.

Ministerio de Cultura, República de Colombia. (2006). *Poblaciones comunidades negras afrocolombianas raizales y palenqueras*. Recuperado de www.mincultura.gov.co/areas/poblaciones/comunidades-negras-frocolombianas-raizales-alenqueras/Documents/Caracterizaci%C3%B3n%20comunidad%20Raizal.pdf

Molinares. C. y Reyes. E. (2013). *Pobreza, debilidad institucional, cultivos ilícitos, tráfico de drogas y grupos armados ilegales en Buenaventura y*



Tumaco. Recuperado de <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/kolumbien/09889.pdf>

Motta G., N. (1995). *Enfoque de género en el Litoral Pacífico Colombiano: nueva estrategia para el desarrollo*. Facultad de Humanidades, Antropología y Etnohistoria de la Universidad del Valle, Cali.

Naciones Unidas. Oficina contra la Droga y el Delito. (2008). *Informe mundial sobre las drogas*. Recuperado de http://www.unodc.org/documents/wdr/WDR_2008/WDR_2008_Spanish_web.pdf

Noguera. G. (2008). *Retrospectiva legal de la figura del polizón. Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional*. Recuperado de <http://www.limcol.org/TimoneraMagazinePdf/22/Retrospectiva%20Legal%20de%20la%20Figura%20de%20Polizon.pdf>.

Nueva Sociedad (2009). *Neoliberalismo y teoría económica*. Recuperado de <http://nuso.org/articulo/neoliberalismo-y-teoria-economica/>

Observatorio Legislativo del Instituto de Ciencia Política. (2007). Minería ilícita en Colombia: propuestas y desafíos. *Boletín de seguimiento, Diciembre de 2012, Boletín N° 213*.

OCU. (2012). *La fuerza de tus decisiones. Todo lo que debes saber sobre el aceite de palma*. Recuperado de <http://www.ocu.org/alimentacion/alimentos/informe/aceite-de-palma>

Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, UNODC. *Dimensión del delito de tráfico de migrantes en Colombia: realidades institucionales, legales y judiciales*. Proyecto Global GLOT55 Acuerdo de contribución DCO-MIGR/2008/165-055 entre UNODC y la Comunidad Europea.

Oldespesca. (2001). *Evaluación de las estrategias aplicadas por los países de la región para la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (indrí)*.

Organización de las Naciones Unidas. (2010). *Oficina de las Naciones Unidas para las Drogas y el Delito*. Recuperado de http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/Globalization_of_Crime-ExSum-Spanish.pdf.

Organización de las Naciones Unidas. (2011). *National Legislation on Piracy*. Recuperado de

Oceans & Law of the Sea: www.un.org/depts/los/piracy/piracy_national_legislation.htm.

Organización Internacional para la Migraciones y Universidad de los Andes. (2011). *Trata de personas en Colombia: una aproximación a la magnitud y comprensión del problema*.

Organización Internacional para las Migraciones. (2013) *Aproximación a la identificación de las corrientes migratorias procedentes de Asia y África en Colombia*. En: *Migrantes extracontinentales en América del Sur: Estudios de caso*. Cuadernos Migratorios N°. 5.

Ostos, M. (2011). *Aplicación de los modelos Geopolíticos en América Latina: Los casos de Brasil y Colombia*. Recuperado de <http://www.scielo.org.mx/pdf/latinoam/n53/n53a8.pdf>

Outtram, D. (2011). *La ilustración*. México: Editorial Siglo XXI.

Pérez, C. (2011) *¿Por qué se diferencia entre hurtar y robar?* Recuperado de <http://noticiasjuridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/4641-quest;por-que-se-diferencia-entre-hurtar-y-robar/>

Perusset. M. (2006). *Contrabando y sociedad en el Río de la Plata colonial*. Buenos Aires: Editorial Dunken.

Pinto-Duchinsky, M. (2001). Political Financing in the Commonwealth. *Journal of Democracy*, 13(14), 69-86.

Ramírez, C. y Mendoza, L. (20013). *Perfil Migratorio de Colombia 2012*. Organización Internacional para las Migraciones, OIM.

Rodríguez, J. (2007). *Tráfico de armamento como factor desestabilizador de los países que forman parte de la comunidad andina*. Tesis de Maestría, Washington, 31 de mayo de 2007.

Rodríguez, O. (2001). *Desarrollo económico y social en Colombia siglo XX*. Universidad Nacional.

Román y Ortiz. (2000). *Guerrilla y Narcotráfico*. Recuperado de <http://www.ugr.es/~ceas/America%20Latina/Guerrilla%20y%20narcotrafico%20en%20Colombia.pdf>

Spanish people daily. (2015). *Las exportaciones chinas de armas no violan ninguna norma internacional*. Recuperado de <http://spanish.peopledaily.com.cn/n/2015/0319/c31619-8865771.html>



Subgerencia Cultural del Banco de la República. (2015). *El neoliberalismo*. Recuperado de: http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/ayudadetareas/politica/el_neoliberalismo

Subgerencia Cultural del Banco de la República. (2015). *Estado de Bienestar*. Recuperado de http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/ayudadetareas/economia/estado_de_bienestar

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

Thoumi, F. (2010). Vulnerabilidad de Colombia a las drogas ilegales. UN Periódico, p. 7.

Universidad Nacional Autónoma de México. (2014) *El nuevo papel del Estado*. Recuperado de <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/3/1206/10.pdf>

Vicente. (2007). Seguridad en el mar, algunas implicaciones legales de los códigos IGS y PBIB. *Volumen 6, Número 2. P.1-3. Revista e-Mercatoria*.

Zamora, M. (2015). *La seguridad marítima: problemática y alternativas institucionales*. Tesis Doctoral realizada en el marco del proyecto de investigación “Medio ambiente, legislación sectorial y políticas territoriales” del Ministerio de Educación y Ciencia (BJU2001-1933).

Facultad de Derecho, Universidad de Málaga.

Zornoza, J. A. (2006). *Manual de Procedimientos legales para un patrullaje efectivo en el Santuario de Flora y Fauna Malpelo*. Marviva, Bogotá.