

CAPÍTULO IV

EL DERECHO DEL MAR Y SU RELACIÓN CON EL PODER MARÍTIMO¹

SERGIO URIBE CÁCERES*
WILLIAM PEDROZA NIETO**

Cualquiera que sea la amplitud de la globalidad, al final primarán los intereses nacionales.

Almirante Jorge Martínez Busch (1936-2011).

1. INTRODUCCIÓN

Colombia tiene una larga tradición legislativa sobre el Derecho del Mar, participando activamente en las discusiones internacionales que contribuyeron a su formulación. Sin embargo, ese bagaje jurídico se ha quedado en instancias intelectuales y académicas superiores y no ha sido de conocimiento e interés del ciudadano común, lo que ha generado una negativa señal que se aprecia como una de las causas que ha dilatado largamente el fortalecimiento de una conciencia marítima nacional.

1 Este capítulo es resultado del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, del Departamento Armada de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Hace parte del Grupo “Masa Crítica”, identificado con código COL123-247 en Colciencias y categorizado en “C”.

* Capitán de Navío de la Reserva Activa. Doctor en Derecho Internacional (Summa Cum Laude) de la Universidad Alfonso X El Sabio (Madrid, España). Magíster en Seguridad y Defensa Nacionales y Docente-Investigador (Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”). Ingeniero Naval y Profesional en Ciencias Navales (Escuela Naval Almirante Padilla). Correo electrónico: sergio.uribe@usa.net.

** Capitán de Navío. Internacionalista con Máster en Auditorías ambientales y énfasis en Ciencias y Tecnologías del Mar. Especialista en Derecho Ambiental y Especialista en Educación.

Organismos internacionales como la Organización Marítima Internacional (OMI) y convenios internacionales como los por ella emitidos o la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar) son la materia a dilucidar en el presente capítulo.² Son ejemplos de espacios que desarrollan y a la vez facilitan el cumplimiento de la normativa actual del Derecho del Mar. Conocerlos permitirá entrar en el análisis de su relación con los conceptos de *Poder Marítimo*, los cuales, como el mismo desarrollo del Derecho de Mar, parten del unilateralismo como premisa de su formulación y evolución tanto teóricas como empíricas. Usualmente, basados en un desarrollo doctrinario que se supedita a las circunstancias específicas de cada nación o región en particular.

La cuestión entonces es si el Derecho del Mar se amplía y adapta a partir de las nuevas tesis propuestas por los países que las consideran necesarias para su desarrollo –como lo plantea en el caso del estudio de la Oceanopolítica, por ejemplo– o si es la normativa jurídica la que, formulando y estableciendo nuevas nociones territoriales, regula anticipadamente la interacción de los países en el área y sector marítimos, según se vaya requiriendo. Aquí se considera como acertada la primera proposición. Es decir, que el Derecho del Mar nació y se extendió a partir de las exigencias propias de una comunidad internacional que sufrió profundos cambios en lo económico, político, tecnológico, social y militar.

Mientras los océanos fueron espacios insondables por lo inaccesibles no existió el requerimiento de dividirlos ni de reglamentarlos, al no haber posibilidades reales de utilizar el mar y menos de explotarlo. Los nuevos medios de navegación cada vez más grandes, más rápidos, más rentables y con mayor autonomía –desde las balsas de remos a los inmensos buques portacontenedores actuales– en unión a la tecnología moderna puesta al servicio de la explotación de los recursos marinos, originaron:

la necesidad de dotar de una reglamentación jurídica a los fondos marinos, hasta entonces en condición de *vacuum iuris*, (lo que) constituyó el puntal para una puesta en tela de juicio del conjunto de problemas del Derecho del Mar (Gómez, 2016, p. 29).

2 Otras organizaciones con un alcance más restringido forman parte igualmente del entramado actual que regula, controla y protege el mar y su entorno; se citan aquí las principales: la Organización Hidrográfica Internacional (OHI); la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI); la Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM); y la Asociación Mundial de Infraestructura del Transporte Acuático (PIANC).

De este modo, la ‘doctrina del mar libre’ (*Mare Liberum*) de Hugo Grocio (Till, 2007, p. 453) sucumbió ante la realidad del avance de principios como el de soberanía, hacia la ocupación del nuevo territorio marítimo reclamado por las naciones con costas y mares adyacentes. El examen de estos aspectos y de la interrelación que obligatoriamente se genera entre ellos, alimentará la labor de construcción del presente capítulo.

2. LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (CONVEMAR)

También conocida como la ‘Constitución de los Océanos’ o la ‘Ley del Mar’, la Convemar fue aprobada en Montego Bay, Jamaica, el 30 de abril de 1982. Se requirieron nueve años y 11 sesiones de trabajo desde el inicio de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, llevada a cabo en Caracas en diciembre de 1973, hasta su firma definitiva por 119 naciones en diciembre de 1982.

La Convemar, que se “constituye como un hito en legislación marítima como el mayor esfuerzo encaminado a regular normativamente la territorialización y aprovechamiento de los mares” (Devia & Ortega & Barón, 2015, p. 109), fue el resultado de un proceso continuado que inició con la I Conferencia realizada en Ginebra, Suiza, en el año de 1958, que “logró la aprobación de cuatro tratados que regulan amplia y satisfactoriamente la mayor parte de dichas cuestiones. (...) La Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua; la Convención sobre Alta Mar; la Convención sobre Plataforma Continental; y la Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar” (Uribe, & Caicedo, 1963, p. 5). Aunque los anteriores conceptos fueron recogidos por la Convemar, las citadas Convenciones siguen estando vigentes para aquellos países que no la han suscrito o ratificado.

Los esfuerzos por promulgar una legislación relativa a los mares – fundada en las transformaciones tecnológicas y económicas que comenzaban a condicionar el uso y explotación del mar y por ende la relación del hombre con los océanos– continuaron en 1960 con la realización de la II Conferencia; posteriormente con una Declaración de principios para regular los fondos marinos y oceánicos en 1970 y culminaron con la citación de la III Conferencia ese mismo año. Esta se dio a partir del año 1973 y culminó en 1982 con la aprobación y suscripción de la Convención, que “entró en vigor el 16 de noviembre de 1994 un año después de convertirse

Guyana en el 60o Estado en adherirse” (Division for Oceans Affairs and the Law of the Seas - UN, 1998).

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar es un extenso y completo texto de 230 páginas, 17 partes, 320 Artículos y 9 anexos técnicos, que “representa un hito para la codificación y el desarrollo progresivo tanto del Derecho del Mar como del Derecho Internacional Público en general” (García, 2005, p. 27). Por considerarlo pertinente para los efectos del propósito de este capítulo, al ser la materia prima que sustenta el Derecho del Mar actual, en la (Tabla 1) se listan los temas correspondientes a las diez y siete partes de la Convención:

Tabla 1. Organización temática Convención del Derecho del Mar

PARTE I. Introducción.	PARTE X. Derecho de acceso al mar y desde el mar de los Estados sin litoral y libertad de tránsito.
PARTE II. El Mar Territorial y La Zona Contigua.	PARTE XI. La zona.
PARTE III. Estrechos utilizados para la navegación internacional.	PARTE XII. Protección y preservación del medio marino.
PARTE IV. Estados archipelágicos.	PARTE XIII. Investigación científica marina.
PARTE V. Zona Económica Exclusiva.	PARTE XIV. Desarrollo y transmisión de tecnología marina.
PARTE VI. Plataforma Continental.	PARTE XV. Solución de controversias.
PARTE VII. Alta Mar.	PARTE XVI. Disposiciones generales.
PARTE VIII. Régimen de las islas.	PARTE XVII. Disposiciones finales.
PARTE IX. Mares cerrados o semicerrados.	

Fuente: Tomada de Organización de las Naciones Unidas (1982).

Como se observa, partiendo de este compendio de temas reunidos y desarrollados por los delegatarios, negociadores de la Convención del Mar, es factible coincidir con la apreciación general expuesta por Tommy T.B. Kohh, presidente de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en sus declaraciones finales:

El 10 de diciembre de 1982 establecimos un nuevo hito en la historia del derecho. Por primera vez en los anales del derecho

internacional [sic] una Convención fue firmada por 119 países el mismo día en que fue abierta a la firma. No solo el número de signatarios constituye un hecho notable; es igualmente importante que la Convención haya sido firmada por Estados pertenecientes a todas las regiones del mundo, de Norte a Sur y de Este a Oeste, por Estados ribereños, Estados sin litoral y Estados en situación geográfica desventajosa (Kohh, 1982, p. 1).

Ratificada por 168 naciones –la última de ellas Azerbaijan el 16 de junio de 2016– (Division for Oceans Affairs and the Law of the Seas - UN, 2017) la Convemar es el resultado del más importante esfuerzo de la sociedad internacional para alcanzar, por medio de un acuerdo multilateral, un gran avance en uno de los asuntos centrales de los últimos tiempos relacionados con el desarrollo del Derecho Internacional: el instrumento jurídico idóneo para regular las actividades en el mar.

Queda así evidenciado que es la Convención una excelente muestra de hasta dónde se puede llegar en la aplicación del principio de cooperación internacional en materia de acuerdos, cuando los Estados están:

Inspirados por el deseo de solucionar con espíritu de comprensión y cooperación mutuas todas las cuestiones relativas al Derecho del Mar y conscientes del significado histórico de esta Convención como contribución importante al mantenimiento de la paz y la justicia y al progreso para todos los pueblos del mundo (Organización de las Naciones Unidas, 1982).

Sin duda, es este un precedente no desestimable en tiempos en que el mar es un componente innegable de la geopolítica global.

3. EL ESTADO COLOMBIANO Y EL DERECHO DEL MAR

La tradición de Colombia en cuanto a legislación marítima data de muchos años. Desde el siglo XIX –cuando el país aún se conocía como los Estados Unidos de Colombia– se comenzó a promulgar reglamentación con relación a sus mares y costas. El *Decreto 6 de noviembre 8 de 1866*, rezaba así: “Artículo 1.- Declárese como perteneciente al territorio colombiano, y sujeto a su jurisdicción, todo el mar que baña sus costas, desde las más altas mareas hasta una legua marina³ de las mismas costas” (Palomo de Herrera, 1979,

3 1 legua marina equivale a 5.555 metros = 3 millas náuticas. El mar territorial actual tiene una anchura de 12 millas náuticas.

p. 4). Unos años más tarde, a principios del siglo XX, el Estado colombiano promulgó la *Ley 58 de noviembre 3 de 1914*, que a la letra decía:

Artículo 1º. *La República se reserva el derecho de pesca en los mares territoriales. Constituye arbitrio-rentístico del Estado la pesca de la ballena, del cachalote y demás cetáceos, la del bacalao y del coral, de las conchas, de las esponjas, del ámbar y las perlas. La pesca de otras especies submarinas es libre pero sujeta a la reglamentación legal (p. 5).*

Otros países también incorporaron a su legislación interna los conceptos posteriormente definidos por la Convemar aún antes de haberla ratificado. Es el caso de España, que aprobó la Convención en enero de 1997 (Division for Oceans Affairs and the Law of the Seas - UN, 2017), pero incluyó en el régimen jurídico de los espacios marinos españoles el concepto de mar territorial veinte años antes:

Actualmente, nuestro ordenamiento jurídico las ha extendido hasta las 12 millas y ha sido la primera vez que una ley española ha designado ese espacio como mar territorial. Nos referimos a la Ley 10/1.977, de 4 de enero, sobre el mar territorial y sus playas (Almazán, Lacleta & Estepa, 2007, p. 98).

En 1919 se expidió en Colombia la *Ley 120*, sobre la explotación y protección de hidrocarburos, que se considera como un claro antecedente de las futuras teorías sobre plataforma continental. Decía su *Artículo 38*:

La Nación se reserva el derecho de explotar los yacimientos que se encuentran bajo las aguas del mar territorial, de los lagos y ríos navegables. En tal virtud para que pueda verificarse la explotación de sus yacimientos, será preciso que se apruebe por el Congreso los tratados que la autoricen (Palomo de Herrera, 1979, p. 7).

En el año de 1923 el Estado colombiano promulgó el más importante precedente de la legislación colombiana sobre el Derecho del Mar. La *Ley 14* de ese año disponía en su *Artículo 17*:

Para los efectos del *Artículo 38* de la *Ley 120 de 1919*, sobre yacimientos o depósitos de hidrocarburos, y la *Ley 96 de 1922*, sobre pesca en los mares de la República, se entiende por mar territorial una zona de 12 millas marinas en torno de las costas del dominio continental e insular de la República” (p. 9).

Es un hecho significativo para este análisis poder resaltar que, mucho

tiempo atrás, antes de la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1958, ya en Colombia se estuviera legislando sobre el mar territorial, la exploración y explotación de los recursos marinos y los derechos de pesca, conceptos regulados a nivel internacional muchos años después.⁴

Sobre la importancia que el Estado colombiano le otorgaba al mar, aseveraba en el año 1973 el Ministro de Relaciones Exteriores, Alfredo Vásquez Carrizosa: “El mar constituye la tercera dimensión del poder del Estado. Al lado de la Tierra y del Espacio Aéreo, el Mar proporciona una distinta capacidad del poder, mucho más en el sentido económico que en el bélico” (Vásquez, 1973, p. 4).

Es propicia la cita para comentar que Colombia se ha caracterizado por tener una reducida elite intelectual, tanto en el mundo de las Relaciones Internacionales como en el ámbito académico, que ha discurrido sobre el mar y participado activamente en las discusiones internacionales sobre la evolución y construcción del nuevo Derecho del Mar.

Sin embargo, es factible concluir que ese pensamiento no se ha transmitido a nivel popular, quedándose los libros y demás productos de esos análisis en los anaqueles de las bibliotecas de las universidades y de los ministerios relacionados. Afirmaba a este respecto, por la misma época del citado Vásquez Carrizosa, el vicealmirante Eduardo Meléndez Ramírez:

Se debe continuar despertando inquietudes para que los colombianos se interesen por saber qué es el mar, cuáles son las Convenciones y Tratados que reglamentan su uso, cuáles sus derechos y deberes y cómo se utilizan las capacidades industriales y posibilidades comerciales de este elemento que guarda y oculta las riquezas de la naturaleza en cantidad muchas veces superior a la de la tierra (Meléndez, 1973, p. VI).

El Estado colombiano participó de manera acuciosa en las tres conferencias de las NN.UU. sobre el Derecho del Mar de 1958, 1960 y 1972-1983:

Colombia, con una histórica tradición de apoyo a la construcción de las diferentes formas del Derecho Internacional y de actor

⁴ Para un estudio completo sobre la regulación internacional del mar, se recomienda consultar los dos tomos que conforman el Tratado de Derecho del Mar de la Universidad del Rosario de Bogotá, Colombia. Obra publicada por la editorial Tirant lo Blanch en el año 2016.

relevante de los procesos institucionales internacionales, participó activamente en cada una de las tres Conferencias, y en el proceso de la configuración de las Convenciones como producto, incluida la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982” (Devia & Ortega & Barón, 2015, p. 110).

Pese a esto, el Estado no ha ratificado la Convemar por algunas razones que se discutirán a continuación.⁵

Se considera como el más importante de los motivos por los cuales en Colombia no se ha tomado la decisión de ratificar o no la Convención la falta de resolución del Estado para hacerlo. Por lo que ello implica la inexistencia de estudios serios, desde los diversos sectores, vale decir, el gubernamental, el académico, el político, pasando por el científico y económico. Revisados el Plan Estratégico Sectorial e Institucional 2015-2018 del Ministerio de Relaciones Exteriores colombiano no se encontró una sola mención a la Convemar. Examinando así mismo los Planes de Acción de esa entidad entre los años 2011 y 2016 solo se hallaron los siguientes planeamientos:

Tabla 2. Plan de Acción 2011 - Ministerio de Relaciones Exteriores

No.	ESTRATEGIA	ACTIVIDAD	RESPONSABLE	RECURSOS REQUERIDOS	FECHA DE INICIO	FECHA DE FIN	NOMBRE DEL INDICADOR
15	2.3	Impulsar una discusión al interior del Gobierno sobre la conveniencia o no de la ratificación de la CONVEMAR.	Dirección de soberanía Territorial y Desarrollo Fronterizo. Coordinación de Asuntos Marítimos y Aéreos.	Recurso humano, tecnológico y financiero.	1-feb-11	31-dic-11	Número de reuniones gestionadas, preparadas o con acompañamiento.

Tomada de Ministerio de Relaciones Exteriores (2011).

5 Al igual que Colombia, 13 Estados más firmaron pero no han ratificado la Convemar: Afganistán, Bután, Burundi, Camboya, República Centro Africana, República de Corea, El Salvador, Etiopía, Irán, Libia, Liechtenstein, Ruanda y Emiratos Árabes Unidos. Los siguientes 16 Estados no la han firmado: Andorra, Eritrea, Vaticano, Israel, Kazakstán, Kirgizstan, Perú, San Marino, Sudan del Sur, Siria, Tayikistán, Turquía, Turkmenistán, Estados Unidos, Uzbekistán y Venezuela. (Division for Oceans Affairs and the Law of the Seas. *Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements*. Last updated: 03 Feb. 2017. Ob. Cit.).

Tabla 3. Plan de Acción 2012 - Ministerio de Relaciones Exteriores

No.	ESTRATEGIA	ACTIVIDAD	RESPONSABLE	RECURSOS REQUERIDOS	FECHA DE INICIO	FECHA DE FIN	NOMBRE DEL INDICADOR
73	2.3	Promover la reactivación de la Comisión Nacional de Asuntos Antárticos y propender por impulsar una discusión al interior del Gobierno sobre la conveniencia o no de la ratificación de la Convemar. A su vez promover la continuación del proyecto de actualización de coordenadas geográficas en los territorios insulares colombianos.	Dirección de soberanía Territorial y Desarrollo Fronterizo. Coordinación de Asuntos Marítimos, Aéreos y Regionales Fronterizos.	Recurso Humano, Tecnológico y Financiero.	1-ene-12	31-dic-12	PRR (Porcentaje de reuniones realizadas) = RE (número de reuniones ejecutadas) *100 / RP (número de reuniones programadas)

Tomada de Ministerio de Relaciones Exteriores (2012).

Lo que estas menciones evidencian es que no existe un definitivo interés institucional para trabajar este tema. De otro lado, dejando aparte las diferentes razones que se tengan para tomar un camino de inacción, no se aprecia mayor impedimento en llevar a cabo una discusión desde lo teórico y desde lo académico para dilucidar la conveniencia o no de ratificar la Convemar. Después de todo, cualquier conclusión al respecto no obligaría en manera alguna a los entes decisores del Gobierno, sino más bien proporcionaría argumentos para orientar su proceder sobre la materia.

Unido con lo anterior se aduce para la no ratificación de la Convención por Colombia la indefinición de las disputas limítrofes marítimas con Nicaragua y Venezuela; en ese sentido, es necesario invocar una declaración del Gobierno nacional acerca de la decisión de la Corte Internacional de Justicia de La Haya, el 17 de marzo de 2016, en el marco del diferendo marítimo entre Colombia y Nicaragua, realizada por el presidente de la República Juan Manuel Santos:

Por otra parte, en su segunda demanda, Nicaragua solicitó extender su plataforma continental más allá de las 200 millas náuticas, hasta llegar a las proximidades de nuestra propia costa continental en el Caribe. Esta es una pretensión que ya había planteado antes a la Corte, y que este tribunal había negado en su fallo del año 2012. Es decir, ese tema ya era cosa juzgada.

Con base en esto, Colombia se opuso de manera tajante a esta pretensión nicaragüense, pues la Corte NO podía volver a conocer de un tema sobre el cual ya había fallado. No obstante, el tribunal internacional –en un empate pocas veces visto en la Corte– se declaró competente para tramitar esta demanda.

En este pronunciamiento –que es de forma– la Corte de La Haya ha incurrido en unas contradicciones de fondo: Primero, no respetó su propia sentencia del año 2012. Segundo, desconoció su Estatuto, que le indica que no puede reabrir un caso ya cerrado. Y tercero, pretende aplicar a Colombia un tratado del que NO hacemos parte, como es la Convención del Mar (Presidencia de la República de Colombia, 2016).

No obstante, lo expresado por el presidente Santos, la CIJ en el párrafo 118⁶ del fallo sobre la disputa marítima entre Colombia y Nicaragua, del 19 de noviembre de 2012, había resuelto su posición afirmando que, aunque Colombia no pertenece a la Convemar, la Corte entraba a decidir sobre la Plataforma Continental entre las dos naciones por ser esta parte del Derecho Internacional Consuetudinario. Los investigadores colombianos Cadena y Devia conceptúan al respecto lo siguiente:

Los autores consideran con base en diversas entrevistas realizadas a diplomáticos y juristas, que una de las razones fundamentales por las que no se ratificó la Convemar fue el temor de brindar una fuente de derecho objetivo a posteriores reclamaciones marítimas de Estados vecinos, como Nicaragua y Venezuela. Si esto es cierto,

6 “The Court notes that Colombia is not a State party to UNCLOS and that, therefore, the law applicable in the case is customary international law. The Court considers that the definition of the continental shelf set out in Article 76, paragraph 1, of UNCLOS forms part of customary international law. At this stage, in view of the fact that the Court’s task is limited to the examination of whether it is in a position to carry out a continental shelf delimitation as requested by Nicaragua, it does not need to decide whether other provisions of Article 76 of UNCLOS form part of customary international law”. (*International Court of Justice. Territorial and Maritime Dispute (Nicaragua v. Colombia)*). Judgment, p. 43.

la estrategia fracasó: el Fallo de la CIJ reconoce que Colombia no ha ratificado la Convemar pero que no por ello se sustrae de la misma, ya que la Convención es una norma de costumbre internacional (Cadena & Devia, 2012, pp. 218 y 219).

Con Venezuela la situación tiene un cariz diferente, debido a que este país no firmó la Convención del Mar por tener reservas sobre los Artículos concernientes al mar territorial, zona económica, plataforma continental y régimen de islas. El Estado venezolano ha mantenido un enfoque invariable respecto de buscar una salida a los litigios de delimitación marítima únicamente a través de acuerdos directos entre las partes. No aceptan fallos de tribunales internacionales, laudos arbitrales, ni participación de terceros países, pues los venezolanos se han sentido lesionados por anteriores decisiones arbitrales sobre límites con Colombia. En especial la del laudo arbitral español de 1891, que definió la demarcación fronteriza terrestre entre las dos naciones.

Con base en lo anterior, a partir de la instalación en 1990 de la Comisión de Negociación Límitrofe, Colombia y Venezuela decidieron de común acuerdo solucionar sus diferendos limítrofes a través de una negociación directa entre los dos países:

El conflicto limítrofe con Venezuela relativo a la península de La Guajira o espacios marítimos comunes entre esa zona del territorio de ambos países, es un conflicto que no es susceptible de interponerse ante la Corte Internacional de Justicia, debido a un acuerdo en que las partes se arreglarán personalmente, sin hacerlo contencioso ante una jurisdicción (Cadena & Patiño, 2015, p. 71).

Basados en el análisis previo, se concluye que Colombia debe iniciar prontamente una discusión en los ámbitos gubernamental y académico que permita esclarecer la conveniencia o no de ratificar la Convemar.

Por otra parte, no se concibe que un país marítimo como Colombia se aparte de una discusión seria para definir la ratificación o no del instrumento internacional más importante que regula los océanos, lo que ha de significar el ineludible compromiso de ponerse a tono, tanto desde lo institucional hasta lo legal, para su aplicación y buena ejecución, no sin antes revisar los asuntos que puedan ser contrarios a los intereses soberanos de la Nación.

Algunos autores estiman que Colombia debe adherirse a la Convención por dos razones principales: una, que así no pertenezca formalmente a ella, ya le es aplicada coercitivamente al país por la autoridad de las instancias judiciales correspondientes “a través del Principio del Derecho Consuetudinario” (Salom, 1997, p. 21).

Y dos, que solo le quedaría al país aprovechar las oportunidades, el respaldo internacional y los beneficios que se desprenden de ser parte de la mayor comunidad de naciones en torno a lo marítimo, generando “una oportunidad de desarrollo económico incuestionable” (p. 21).

4. LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)

El mar ocupa el 70% de la superficie terrestre como un espacio que ha unido a la humanidad durante siglos. La regulación sobre su uso se hizo fundamental en la época moderna por la gran cantidad de buques que lo surcan de manera continua, de un sitio a otro del planeta. Dos aspectos que se consideran básicos para la navegación requirieron entonces de un convenio entre las naciones para asegurar su cumplimiento: la seguridad en la navegación y la prevención de la contaminación de los océanos. Es imperativo que este tipo de medidas se tomen por un acuerdo internacional y no por decisiones unilaterales de los Estados, según su conveniencia o necesidad. Por esta razón nació la Organización Marítima Internacional (OMI).

La OMI es un organismo especializado de las Naciones Unidas, creado en la Conferencia Marítima de 1948 en Ginebra, Suiza. Inició labores en 1958 una vez cumplidas las formalidades para la entrada en vigor de su convenio constitutivo, para ocuparse exclusivamente de los asuntos marítimos y en particular del fomento de la seguridad de la navegación y de la prevención de la contaminación del mar ocasionada por los buques. Actualmente cuenta con 171 Estados miembros (Ramírez, 2016, p. 25).

Colombia es miembro desde 1974 mediante la aprobación de la Ley 6 de ese año, y cuenta con un representante permanente en la Organización. Participa activamente a través de la Autoridad Marítima Nacional, Dimar, en las asambleas generales de la organización cada dos años, en el consejo anual y en los diferentes comités y subcomités que realizan periódicamente “los 172 países miembros y tres asociados” (Organización Marítima Internacional, 2017).

Las áreas primordiales de trabajo de la OMI las desarrolla por medio de sus comités en temas sensibles para la navegación y la salud de los mares como la seguridad marítima⁷; la protección del medio marino; comunicaciones y búsqueda y salvamento; transporte de carga y contenedores; y prevención y lucha contra la contaminación, entre los más importantes. Esta labor ha fomentado “la adopción de unos 50 convenios y protocolos, así como de más de 1.000 códigos y recomendaciones sobre seguridad y protección marítimas, prevención de la contaminación y otras cuestiones conexas” (Organización Marítima Internacional, 2013).

Entre los principales convenios adoptados por los Estados miembros de la OMI y los cuales Colombia ha ratificado, están: “El Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar - STCW; *Ley aprobatoria en Colombia No. 35 de 1981*; el Convenio internacional para facilitar el tráfico marítimo internacional de 1965 ENMENDADO - FAL, ley aprobatoria en Colombia: *Ley 17 de 1991*; el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización por derrames de hidrocarburos - FONDO, ley aprobatoria en Colombia: *Ley 523 de 1999*; el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por derrames de hidrocarburos - CLC, la *Ley aprobatoria del CLC de 1969* con el Protocolo de 1976 fue la número 55 de 1989, por su parte la *Ley 523 de 1999*, aprobó el Protocolo de 1992 al CLC/69; el Convenio internacional para prevenir la contaminación por buques de 1973 y su protocolo de 1978 - MARPOL, ley aprobatoria en Colombia, *Ley 12 de 1981*; el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos - OPRC, *Ley aprobatoria No. 885 del 2004*; el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo de 1979 - SAR, la *Ley 10 de 1986* es la aprobatoria del Convenio, sin embargo el depósito del instrumento ante la OMI se hizo el 10 de julio de 2001 y su entrada en vigor se dio el 9 de agosto de ese mismo año; el Convenio internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar - SOLAS, ley aprobatoria en Colombia No. 8 de 1986; el Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969 - TONNAGE, *Ley aprobatoria en Colombia No. 5 de 1974*; el Convenio sobre reglamento internacional para prevenir los abordajes - COLREG, ley aprobatoria en Colombia No. 3 de 1981 y el Convenio constitutivo y acuerdo de

7 El Comité de Seguridad Marítima se ocupa de la seguridad de la navegación, así como de aspectos concernientes a la protección marítima, la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques.

explotación de la organización internacional de telecomunicaciones marítimas por satélite de 1976 - INMARSAT, ley aprobatoria No. 8 de 1986; el Convenio internacional sobre líneas de carga - LL, *Ley aprobatoria en Colombia No. 3 de 1987*” (Pedroza, 2017, pp. 88 y ss.).

Con relación a la materia de este capítulo la OMI, como rector de las normas técnicas a nivel mundial, supervisa el cumplimiento de los convenios internacionales ratificados por los países miembros. Su labor es crear un ambiente de seguridad y de protección de los buques y sus tripulaciones, al mismo tiempo que asegura la preparación de las gentes de mar en el uso y cuidado del medio marino.

5. LA OMI Y LA CONVEMAR

Para entender la relación entre la Convención y la OMI, se parte de las premisas establecidas por la misma Organización a partir de un estudio elaborado por su Secretaría. “Entre 1973 y 1982 la Secretaría de la OMI (antes OCMI) participó activamente en la labor de la tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar con miras a garantizar que los instrumentos de la OMI respondieran a los principios básicos que fundamentan la Convemar. Se ha evitado una duplicación de los esfuerzos y posibles conflictos entre la labor de la OMI y la de la Conferencia mediante la inclusión de disposiciones en varios convenios de la OMI en las que se establece de manera expresa que su texto no limitaba en modo alguno ni la codificación ni el desarrollo del Derecho del Mar por parte de la Conferencia ni cualquier reclamación presente o futura u opinión jurídica de un Estado con relación al Derecho del Mar y la naturaleza y alcance de la jurisdicción de los Estados ribereños y de abanderamiento.

Tras la adopción de la Convemar en 1982, la Secretaría de la OMI mantuvo consultas con la Oficina del Representante Especial del Secretario General de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar, y posteriormente con la DOALOS, con relación a diversos aspectos que vinculan la labor de la OMI a la Convención. Incluso antes de la entrada en vigor de la Convención en 1994, se habían incluido referencias expresas o implícitas a sus disposiciones en varios tratados de la OMI e instrumentos de otro tipo. Si bien la OMI se menciona específicamente por su nombre en solo uno de los Artículos de la Convemar (*Artículo 2 del Anexo VIII*), ésta se reconoce implícitamente en la Convención como “la organización internacional competente” respecto a la adopción de reglas y estándares internacionales

sobre el transporte marítimo en las esferas de la seguridad marítima, la eficacia de la navegación y la prevención y el control de la contaminación del mar ocasionadas por los buques y por vertimientos. En estos casos, la expresión “organización internacional competente”, cuando se utiliza en singular en la Convemar, se refiere exclusivamente a la OMI, teniendo en cuenta su mandato mundial en tanto que organismo especializado del sistema de las Naciones Unidas, fundado mediante el Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (Convenio constitutivo de la OMI).

El Convenio constitutivo de la OMI se adoptó por la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas celebrada en Ginebra el 6 de marzo de 1948 (el nombre inicial de “Organización Consultiva Marítima Intergubernamental” se modificó mediante las resoluciones A.358 (IX) y A.371(X), adoptadas en 1975 y 1977, respectivamente). Muchas disposiciones de la Convención hacen referencia al mandato de distintas organizaciones respecto de una misma cuestión. En algunos casos, las actividades descritas en estas disposiciones requieren la colaboración de la OMI con otras organizaciones” (Pedroza, 2017, p. 8).

Finalmente, teniendo en cuenta lo anterior, a continuación, se abordará lo relacionado con el ejercicio en Colombia de la jurisdicción marítima bajo las figuras de Estado Ribereño, Estado Rector de Puerto y Estado de Abanderamiento, lo cual está ligado a la implementación de los convenios internacionales emanados de la Organización Marítima Internacional. La aplicación específica de los convenios materializa las mencionadas figuras, lo cual es ejecutado por la Armada Nacional y la Dirección General Marítima como entidades nacionales garantes del cumplimiento de esas responsabilidades internacionales; de la misma manera, son las normas nacionales como la *Ley 10 de 1978*, las leyes que ratifican los Convenios de la OMI, entre otras disposiciones, quienes a la luz de lo consagrado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, dan forma a su específica implementación.

5.1. Estado Ribereño

Según lo establece la OMI en su documento “Consecuencias de la Convención de Las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar para la Organización Marítima Internacional”, sobre el cual se basará este aparte, la Convemar establece un marco ejecutivo para los instrumentos de la

OMI al estipular en qué medida los Estados ribereños pueden interferir de forma legítima en los buques extranjeros para garantizar el cumplimiento de las reglas y normas de la OMI.

Por tanto, y en lo que respecta a las facultades de los Estados ribereños para dar cumplimiento a las normas de la OMI, es necesario tener presente que, en el mar territorial, el Estado ribereño puede aplicar, ajustado al Derecho Internacional, leyes y reglamentos relativos al paso inocente, determinados en la Convención, además de normas en lo que respecta a la seguridad de la navegación y a la reglamentación del tráfico marítimo. Es necesario aclarar, que no deben aplicarse medidas relacionadas con el proyecto, construcción, dotación ni equipamiento de buques extranjeros, a menos que sean reglas o normas internacionales generalmente aceptadas. La adopción de los convenios de la OMI y su consiguiente incorporación a la legislación nacional permite a los Estados ribereños exigir que los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente por su mar territorial se ajusten a las reglas de esos convenios, incluso si el Estado de abanderamiento del buque no es Parte del instrumento pertinente. En consecuencia, los buques extranjeros que ejercen el derecho de paso inocente deben dar cumplimiento a las leyes y reglamentos que adopten los Estados ribereños incluidos los relativos a la soberanía, la seguridad de la navegación, el tráfico marítimo, la prevención, reducción y control de la contaminación, la protección de sus recursos, entre otros; así mismo, y a fin de proteger los intereses de los Estados ribereños, la Convención impone a los buques extranjeros la obligación de cumplir los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales de seguridad en el mar generalmente aceptadas, incluido el Reglamento internacional para prevenir los abordajes.

Las disposiciones anteriores, también se aplicarán cuando se trate de buques que navegan por las vías marítimas archipelágicas o ejercen el paso en tránsito por los estrechos.

De conformidad con el *Artículo 58* de la Convemar, las disposiciones relativas al régimen de la alta mar se aplican en principio también a la zona económica exclusiva, lo que significa que los Estados ribereños pueden adoptar medidas jurisdiccionales relacionadas con la implantación de medidas de organización del tráfico marítimo en esta zona marítima.

5.2. Estado Rector del Puerto

Por excelencia, son los convenios de la OMI los que regulan la jurisdicción del Estado Rector del Puerto y la medida en que esta debe ejercerse. Es de destacar, tal como lo menciona la OMI (OMI, 2014), que, en el contexto de la implementación de sus instrumentos, la jurisdicción por el Estado Rector del Puerto es un concepto de naturaleza esencialmente correctiva que está encaminado valga la redundancia, a corregir casos de incumplimiento o de ineficacia en las responsabilidades en el marco de la figura del Estado de abanderamiento, cuando los buques extranjeros se encuentren voluntariamente en puerto.

Tal como lo determina la OMI, el ejercicio de la jurisdicción por el Estado Rector del Puerto está consagrado en los principales convenios de la OMI sobre seguridad marítima, a saber: el Convenio de líneas de carga de 1966, el Convenio de arqueo de buques de 1969, el Convenio SOLAS 1974 y el Convenio de formación y Titulación para la gente de mar de 1978.

Los anteriores instrumentos, menciona la OMI, contemplan el derecho del Estado Rector del Puerto a verificar el contenido de los certificados expedidos por el Estado de abanderamiento que dan fe del cumplimiento de las disposiciones sobre seguridad; facultan además al Estado Rector del Puerto a inspeccionar el buque si los certificados no están en regla o si existen motivos para considerar que las condiciones del buque o de su equipo no corresponden en aspectos fundamentales con los pormenores que figuran en los certificados o no se ha efectuado el debido mantenimiento. El Convenio SOLAS, por ejemplo, prevé que el Estado Rector del Puerto compruebe las prescripciones operacionales cuando existan motivos para considerar que el capitán o la tripulación no están familiarizados con procedimientos de seguridad esenciales de a bordo, o con los procedimientos establecidos en el sistema de gestión de la seguridad de los buques. De igual manera el Convenio de formación determina el control de títulos por parte de las autoridades de los Estados rectores de puerto que sean Parte del Convenio, con el propósito de garantizar que la gente de mar que preste servicios a bordo tenga la competencia establecida. La *Resolución de la Asamblea de la OMI A.1052 (27)*, “Procedimientos para la supervisión por el Estado Rector del Puerto”, recoge una serie exhaustiva de directrices sobre inspecciones en el ámbito de la supervisión por el Estado Rector del Puerto, a su vez que determina las infracciones y los procedimientos de detención de buques, los cuales se aplicarán a los

buques regidos por el Convenio SOLAS, el Convenio de líneas de carga, el Convenio de formación, el Convenio de arqueo, el Convenio Marpol y el Convenio internacional sobre el control de los sistemas anti-incrustantes perjudiciales en los buques, AFS.

En términos generales, el ejercicio de la figura de Estado Rector de Puerto se materializa cuando un Estado Ribereño ejerce permanentemente un efectivo control sobre los buques llegan a sus puertos, en aras de proteger el medio marino, sus recursos vivos y no vivos, sus canales navegables, la seguridad de sus propias embarcaciones, entre otros. Ese control es realizado en Colombia por la Dirección General Marítima como Autoridad Marítima Nacional, a través de un cuerpo de inspectores expertos, quienes además se apoyan internacionalmente en el intercambio de información y otras herramientas establecidas en el Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector de Puerto de 1992, adoptado por Colombia.

5.3. Estado de Abanderamiento

Las principales obligaciones impuestas al Estado de abanderamiento se recogen en el *Artículo 94* de la Convemar, el cual determina los deberes del Estado del pabellón y claramente define que “todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolen su pabellón”, por lo que es necesario mantener un registro de buques en el que figuren los nombres y características de los que enarbolan su pabellón, sobre los cuales el Estado ejercerá su jurisdicción de conformidad con su derecho interno así como sobre el Capitán, oficiales y tripulación.

Lo anterior implica tomar las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta a la construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques, su dotación, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, la utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes.

Por tanto, cada buque deberá ser examinado por un inspector calificado, verificando que lleve a bordo las cartas, las publicaciones náuticas y el equipo e instrumentos de navegación que sean apropiados para la seguridad de su navegación; así mismo, se verificará que el 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, así como que conozcan plenamente y cumplan los reglamentos internacionales aplicables 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.

Si un Estado diferente al del pabellón considera bajo argumentos que no se han ejercido la jurisdicción y el control apropiados con relación a un buque de otro Estado, podrá comunicar los hechos al Estado del pabellón, quien al recibir dicha comunicación, investigará el caso y, de ser procedente, tomará todas las medidas necesarias para corregir la situación.

La Convención exige que los Estados de abanderamiento adopten las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar de conformidad con “los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados”. Según la OMI, los siguientes convenios emitidos por esa Organización pueden considerarse generalmente reconocidos habida cuenta de su grado de aceptación a nivel mundial: Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 1974); Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Protocolo de 1988 relativo al Convenio SOLAS); Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, (Convenio de líneas de carga 1966); Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Protocolo de líneas de carga de 1988); Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (Convenio de arqueo 1969); Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (Reglamento de abordajes 1972); Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio de formación 1978); y el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, (Convenio SAR).

La *Resolución de la Asamblea A.914 (22)* brinda orientaciones sobre las medidas que se deben adoptar para seguir fortaleciendo la implantación del Estado de abanderamiento.

Se ha reforzado la implantación de las disposiciones de la OMI relativas a la seguridad y prevención de la contaminación mediante la incorporación en el Convenio SOLAS del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS), en virtud del cual las compañías que

explotan los buques están sujetas a un sistema de gestión de la seguridad controlado por la Administración del Estado de abanderamiento.

Es importante además anotar que las obligaciones básicas del Estado de abanderamiento en la esfera de la seguridad de la navegación están contempladas en la Parte VII de la Convemar, que trata de la alta mar, en donde con arreglo a esta parte el cumplimiento de las reglas internacionales sobre seguridad depende principalmente del ejercicio de la jurisdicción del Estado de abanderamiento, con independencia del lugar por donde navegue el buque (Pedroza, 2017, pp. 70-75).

6. EL DERECHO DEL MAR Y LA OCEANOPOLÍTICA

Con relación al desarrollo de los conceptos del *Poder Marítimo* y de sus elementos constitutivos –los *Intereses marítimos* y el Poder Naval– las teorías clásicas han comenzado a complementarse con nuevas disciplinas como la que se examinará a continuación: la Oceanopolítica. El Derecho Internacional del Mar nació como respuesta natural de la comunidad mundial al cambio progresivo que se dio respecto del uso y aprovechamiento de los océanos. La Oceanopolítica, a su vez, se desarrolló de esa misma forma, cuando los pensadores marítimos chilenos comenzaron a adaptar la normativa existente a una necesidad vital de la nación chilena en cuanto a su entorno marítimo.

Como se ha venido examinando en este capítulo, la regulación jurídica del mar comenzó a enunciarse formalmente a nivel internacional desde mediados del siglo pasado, hasta llegar a su culmen con la puesta en vigor de la Convemar en el año 1994. Debido al aumento en las reclamaciones y las situaciones conflictivas entre los Estados por los recursos pesqueros en aguas adyacentes y en mar abierto y a las expectativas por la riqueza a descubrir del subsuelo marino, la doctrina de la libertad de los mares empezó a verse anticuada y hacerse prácticamente obsoleta.

La presión generada por estas tensiones originó en los Estados Unidos la conocida ‘Proclama Truman’ sobre la plataforma continental –promulgada el 28 de septiembre de 1945 con el número 2667– mediante la cual “el presidente de Estados Unidos Harry S. Truman, expresó al mundo su decisión de poner bajo ‘la jurisdicción y control’ nacional, los recursos del subsuelo y del lecho marino de la plataforma continental bajo la alta mar próxima a sus costas” (Salom, 2004, p. 28).

Complementa la anterior una segunda proclama, la 2668 de la misma fecha, por la cual los Estados Unidos se reservan el derecho de establecer “zonas de conservación en ciertas áreas de alta mar contiguas a las costas de los Estados Unidos cuando las actividades pesqueras han sido desarrolladas y mantenidas o pueden serlo en el futuro de una escala substancial” (Zárate, 2001, p. 64).

Otras naciones como Argentina, Chile, Perú, Indonesia o Filipinas siguieron el ejemplo norteamericano proclamando sus derechos de soberanía sobre el mar territorial, la plataforma continental o zonas de 200 millas náuticas al estilo de la zona económica exclusiva, para esas fechas aún en ciernes su aceptación a nivel internacional. El principal motivador de los diferentes reclamos seguía siendo el control de los recursos pesqueros, así como el acceso soberano a las riquezas del suelo y subsuelo marinos de las respectivas naciones reclamantes.

Vino después de manera paulatina el recorrido del camino ya estudiado previamente en este capítulo, con la realización de las tres Conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y la firma y posterior ratificación de la Convención del Mar. (Martínez & Vega, 2016, pp. 94-104).

Los principios fundamentales del Derecho del Mar tienen que ver con la libertad de la alta mar la utilización pacífica del océano; la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón de un buque en alta mar; la soberanía del Estado sobre sus aguas jurisdiccionales o nacionales; la libertad de paso en tránsito; y la protección del Medio Marino (Organización de las Naciones Unidas, 1982). Y como se estudiará a continuación, no se contraponen con los conceptos básicos de la Oceanopolítica; pues estos últimos son en su esencia un desarrollo de los preceptos del Derecho del Mar que fueron incluidos, respetando la norma internacional, en el orden jurídico del ámbito oceánico de la nación chilena.

6.1. Evolución de los principales conceptos teóricos de la Oceanopolítica

La evolución del pensamiento estratégico marítimo mundial tuvo un avance trascendental con el surgimiento de los conceptos de la Oceanopolítica. En la última década del siglo XX, cien años después de que el Almirante Alfred T. Mahan sentara sus bases, el contralmirante chileno Jorge Martínez Bush expandió las teorías existentes hacia ámbitos

de estudio y aplicación que permitieron valorar el océano más allá de los conceptos comúnmente aceptados en el mundo de lo marítimo.

Con la publicación de su libro, *Oceanopolítica: una alternativa para el desarrollo*, en marzo de 1993, Martínez Busch expuso las principales nociones de esta nueva disciplina que modificó de manera sustancial el entendimiento de las relaciones espaciales del Estado con su entorno geográfico. En otras palabras, una visión esencialmente desde lo marítimo y no únicamente desde la tradicional terrestre. Así lo precisa el almirante Martínez cuando afirma que “A la Geopolítica clásica, la respuesta es la Oceanopolítica, propia del hemisferio austral. Y al igual que su similar, ella es esencialmente dinámica y sujeta en sus acciones a los vaivenes del Poder Nacional” (Martínez Busch, 1993, p. 212). Martínez Busch en su obra definió los diez principios generales de la Oceanopolítica, con el propósito fundamental de lograr que la gestión política del Estado apreciara la influencia del mar en provecho de la nación chilena, a saber:

- 1) Actitud oceanopolítica colectiva
- 2) Territorio oceánico.
- 3) Nivel de desarrollo previo.
- 4) Sensibilidad con el ciclo vital del Estado.
- 5) Acción y ocupación en cuatro niveles.
- 6) Una división jurídica y codificación de las actividades.
- 7) Medio no renovable, posible de descomponerse y degradarse
- 8) Código ecológico nacional.
- 9) Adaptar la administración del Estado.
- 10) Centrarse en la educación (p. 216).

Principios estos que, adaptados a la realidad colombiana y enunciados conforme a los marcos jurídicos nacional e internacional examinados, podrían ser la base de una estrategia marítima para Colombia. De cualquier forma, como se puede comprobar en un examen de estos conceptos, ninguno confronta de manera directa ni la jurisdicción colombiana ni los preceptos del Derecho del Mar.

Es más, se consideran aquí un complemento de las nociones desarrolladas en la Convemar, una afortunada extensión que permite usufructuar –de manera sostenible– las posibilidades que le brinda el entorno marítimo a las naciones que se deciden a ponerlos en práctica.

6.2. Fundamentos y evolución teórica

Entendida como la disciplina que estudia la relación que tienen los Estados con el mar –en contraste con la geopolítica que examina esa relación con la tierra– la Oceanopolítica trata el mar desde una visión

nueva, innovadora y productiva. Así, el contexto geográfico que le da el mar a un Estado tendrá una preteroria influencia en las trascendentales decisiones que sobre el futuro de una nación tome su alta dirigencia política (Duvauchelle, 1996).

Debe entonces el conductor político entender y valorar la influencia del mar en el ciclo vital del Estado para orientar las principales decisiones estratégicas de la nación hacia una realidad oceánica, en la que el mar que la circunda sea visto no como un recurso sino como un sistema. Como un fin y no como un medio. Por consiguiente, la finalidad última de la Oceanopolítica es la de ser utilizada como una herramienta estratégica que facilite la consecución de los objetivos nacionales del Estado, de tal forma que, fundamentado en su Poder Marítimo, se logre un potenciamiento sustancial en el desarrollo de la nación.

Las principales diferencias entre los fundamentos de la Geopolítica y la evolución teórica de la Oceanopolítica están dadas por la respectiva relación de la posición geográfica de los Estados con la tierra y con el mar. De esta forma se resumen en la (Tabla 4).

La relación Estado-mar desde un ámbito oceanopolítico ha sido poco estudiada y consecuentemente muy poco aplicada o ignorada. Solo aquellos países de clara vocación marítima han entendido y empleado el océano en toda su amplísima dimensión. Es más, han incrementado el acervo teórico existente adicionando a las viejas, que no obsoletas, hipótesis, nuevo material de discusión que ha enriquecido la dialéctica sobre el *Poder Marítimo*, su entorno y sus posibilidades.

Tabla 4. Diferencias entre la Geopolítica y la Oceanopolítica

GEOPOLÍTICA	OCEANOPOLÍTICA
• Énfasis en la tierra.	• Énfasis en los océanos.
• Incidencia de la geografía en la política internacional de los Estados.	• Igual incidencia, pero desde un enfoque marítimo.
• Zona corazón terrestre ubicada en Europa-Asia-EE. UU.	• Territorio continental es un territorio frontera del espacio oceánico.

* Doctor en Ciencias Sociales y Humanas (Cum Laude) de la Pontificia Universidad Javeriana. Magister en Economía del Medio Ambiente y los Recursos Naturales (Programa Conjunto entre la Universidad de los Andes y la Universidad de Maryland, College Park / Estados Unidos). Docente-Investigador (Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”). Oceanógrafo Físico y Profesional en Ciencias Navales (Escuela Naval Almirante Padilla).

GEOPOLÍTICA	OCEANOPOLÍTICA
<ul style="list-style-type: none"> • Visión del hemisferio norte aplicada al globo terráqueo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Origen en visión del hemisferio austral que se extiende a todo el planeta.
<ul style="list-style-type: none"> • Surge primero. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nueva disciplina, susceptible de evolución.
<ul style="list-style-type: none"> • Océano como vía de comunicación y transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> • El océano como espacio de desarrollo.

Fuente: Tomada de Duvauchelle Organización (1996).

Como ya se mencionó previamente con el caso del almirante Jorge Martínez Busch, Chile es uno de esos países que ha marcado la pauta empujando el conocimiento y el análisis sobre los océanos cada vez más hacia adelante. Afirmar Martínez Busch al respecto en su obra: “La apreciación Oceanopolítica nace de la necesidad de consignar qué acciones se pueden efectuar para que el espacio oceánico que está frente a nuestras costas sea efectivamente un espacio de desarrollo para el Estado de Chile” (Martínez Busch, 1993, p. 212).

7. CONCLUSIÓN

A manera de cierre del presente capítulo y después de realizarse un amplio examen del marco jurídico internacional con relación al Poder Marítimo se concluye que la comunidad de naciones efectuó un gran trabajo conjunto de muchos años que culminó en la construcción y ratificación de un admirable aparato jurídico sobre el océano: la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Que, junto a la OMI y demás convenios relacionados con el mar y su entorno, conforman un acervo apropiado de herramientas que regulan y facilitan el uso y el aprovechamiento del mar.

Y que con el desarrollo de nuevas disciplinas como la Oceanopolítica, continúa expandiéndose el bagaje teórico que permitirá a futura integrar nuevas normas y conceptos que coadyuvarán al manejo, protección y explotación sostenible de los espacios oceánicos.

REFERENCIAS

- Almazán, J. & Laclata, J. & Estepa, M. (2007). *El régimen jurídico de los espacios marinos en Derecho Español e Internacional*. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid.
- Cadena, W. & Devia, C. (2012). *Colombia y la territorialización de sus mares. Conflictos limítrofes y la Convención de Derecho del Mar*. Bogotá: Revista Prolegómenos. Derechos y Valores, Vol. 15, No. 30.
- Cadena, W. & Patiño, A. (2015). *La Convención del Mar y el conflicto Nicaragua-Colombia sobre el archipiélago de San Andrés*. Bogotá: Revista Republicana, No. 15.
- Devia, C. & Ortega, D. & Barón, E. (2015). *Colombia y la Tercera Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar: un análisis desde la sociedad internacional*. Bogotá: Revista Republicana, No. 13.
- Division for Oceans Affairs and the Law of the Seas (UN). (1998) *The United Nations Convention on the Law of the Sea. (A historical perspective)*. Official Website. Originally prepared for the International Year of the Ocean, 1998. Recuperado el 17 de agosto de 2016 de: http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm #HistoricalPerspective. (Traducción libre del autor).
- _____. (2017). *Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements*. Official Website. Last updated: 03 February 2017. Recuperado el 17 de febrero de 2017 de http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm.
- Duvauchelle, M. Contralmirante. (1996). *La Geopolítica y la Oceanopolítica*. Santiago de Chile: Revista de Marina. No. 6.

- García, M. (2005). *El Tribunal Internacional del Derecho del Mar: origen, organización y competencia*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba, Córdoba. Madrid: Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación.
- Gómez-Robledo, A. (2016) En *Tratado de Derecho del Mar*. Prólogo. Bogotá: Universidad del Rosario.
- Kohh, T. (1982). *Declaraciones finales*. Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Montego Bay, Jamaica. Recuperado el 15 de noviembre de 2016 de: http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/koh_spanish.pdf.
- Martínez Busch, J. (1993). Almirante. *Oceanopolítica: una alternativa para el desarrollo*. Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello.
- Martínez, J. & Vega, G. (2016). *Tratado de Derecho del Mar*. Universidad del Rosario. Valencia: Editorial Tirant lo Blanch.
- Meléndez, E. Vicealmirante. (1973). *Hacia una Conciencia Marítima*. Prólogo. Bogotá: Ministerio de Defensa Nacional.
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2011). *Plan de Acción 2011*. Bogotá. Recuperado el 13 de noviembre de 2016 de <http://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Direcci%C3%B3n%20de%20Soberanía%20Territorial%20V2.pdf>.
- _____. (2012). *Plan de Acción 2012*. Bogotá. Recuperado el 13 de noviembre de 2016 de <https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Plan%20de%20acción%20MRE%20y%20FR%20V1.pdf>.
- Organización de las Naciones Unidas - ONU. (1982). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. Montego Bay, Jamaica.
- Organización Marítima Internacional - OMI. (2017). *Estados miembros*. Página Web oficial. Recuperado el 13 de enero de 2017 de <http://www.imo.org/es/About/Membership/Paginas/Default.aspx>.
- _____. (2013). *Qué es*. Folleto informativo. Londres.
- Palomo de Herrera, K. (1979). *La legislación colombiana frente al Derecho del Mar*. Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano. Tesis de grado.

- Pedroza, W. (2017). *Apuntes de Derecho del Mar para Tripulantes de la Armada Colombiana*. Alcalá de Henares: Universidad de Alcalá.
- Presidencia de la República de Colombia. (2016). *Declaración del presidente de Colombia, Juan Manuel Santos, sobre decisiones de la Corte Internacional de Justicia de La Haya*. Discursos. Bogotá. Recuperado el 22 de agosto de 2016 de <http://es.presidencia.gov.co/discursos/Declaracion-del-Presidente-de-Colombia-Juan-Manuel-Santos-sobre-decisiones-de-la-Corte-Internacional-de-Justicia-de-La-Haya>.
- Ramírez, J. (2016). *Insuficiencia Normativa sobre Remoción de Restos de Naufragios en Colombia*. Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada. Facultad de Derecho..
- Salom, N. (1997). *Foro sobre la conveniencia de ratificar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982*. Bogotá: Ministerio de Relaciones Exteriores. Bogotá.
- _____. (2004). *Pasado y presente del Derecho del Mar*. Bogotá: Academia Colombiana de Jurisprudencia.
- Till, G. (2007). *Poder Marítimo, una guía para el siglo XXI*. Buenos Aires: 1a. Ed. Instituto de Publicaciones Navales.
- Uribe, J. & Caicedo, J. (1963). *Informe de los Embajadores a la Conferencia sobre el Derecho del Mar - Ginebra, 1958*. Ministerio de Relaciones Exteriores. Bogotá: Imprenta Nacional.
- Vásquez, A. (1973). *La Doctrina colombiana del Mar Territorial y los criterios de América Latina*. En *Hacia una Conciencia Marítima*. Bogotá: Ministerio de Defensa Nacional.
- Zárate, L. (2001). *Colombia y el Derecho del Mar*. Bogotá: Editorial Leyer.

