

2013

COLOMBIA PAÍS BIOCEANICO

*¿ Una Política Exterior Estratégica hacia sus
mares?*

POR: JUAN DAVID CEPEDA GARCÍA

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
2013



COLOMBIA PAÍS BIOCEANICO
¿UNA POLÍTICA EXTERIOR ESTRATEGICA HACIA SUS MARES?

AUTOR:
JUAN DAVID CEPEDA GARCÍA

Monografía para optar al título profesional de ABOGADO

ASESOR
Dr. NESTOR ROSANÍA
Docente Académico

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE DERECHO
BOGOTÁ
2013

DEDICATORIA

*A Dios que es la fuente de mi vida, a mis padres y su incondicional
Amor y esfuerzo, a mi Tata por su enseñanza de vida, a mis tíos,
docentes
Y amigos, y especialmente a mi abuelo Raúl (Q.E.P.D.)*

“Constantia Fundamentum est omnium virtutum”

CONTENIDO

- Resumen Ejecutivo	6.
- Abstract	7.
- Problema de Investigación	8.
- Justificación	9.
- Objetivos	
- Objetivo General	10.
- Objetivos Específicos	10.
- Hipotesis	10.
- Metodología	11.
- Introducción	12-13.

CAPITULO I

1. Antecedentes y Evolución.....	14-16.
1.1. Conferencia Naciones Unidas Derecho del Mar	17-20
1.2 Análisis jurídico situación Colombia- Nicaragua (Tratado Esguerra- Bárcenas)	21-24.
1.3. Impacto Fallo Corte Internacional de La Haya.....	25-26.
Derecho Positivo: Materialización Flota Mercante.....	27-30.

CAPITULO II

2. Cooperación Internacional y Política Exterior Marítima.....	31-36
--	--------------

2.1. Colombia (1991-2013) Desarrollo Jurídico en materia Ambiental.	37-40.
2.2. Sistema Portuario, falencias y régimen jurídico.	41-44.

CAPITULO III

3. Recursos Naturales, Impacto, Aprovechamiento y Fiscalización Jurídica.	45-49.
3.1. Explotación Minera en los Fondos Marinos: Efecto ambiental y relevancia jurídica.....	50-51

CAPITULO IV

4. Evaluación Estratégica de Colombia (Comercial, Militar , Jurídica).....	52-57
5. CONCLUSIONES.....	58.
6. RECOMENDACIONES	59-60
7. BIBLIOGRAFÍA	61-64.

COLOMBIA, PAÍS BIOCEÁNICO,

¿Una política Exterior Estratégica Hacia sus Mares?

RESUMEN

Se hace indispensable explorar la política exterior colombiana en materia marítima, como visión estratégica en el desarrollo sostenible y progresivo del país, así como la participación que ha desempeñado el gobierno Colombiano en los temas relacionados con el derecho del mar, el aprovechamiento y cuidado de los recursos marítimos en fauna y flora, y los profundos avances y muestras de cooperación internacional. Lo anterior cimentado desde la importancia del marco jurídico Colombiano a la luz del régimen legal internacional con países vecinos, para el fortalecimiento y desarrollo de los tratados y proyectos en materia marítima. Con el fin no sólo de resaltar la importancia de los mares en el marco nacional como internacional, sino también las profundas carencias en materia de política exterior colombiana.

Palabras claves:

Derecho del mar, Política Exterior, Cooperación internacional.

Colombia, Country Of Two Oceans
Towards a Strategic Foreign Policy?

ABSTRACT

It is essential to explore Colombian foreign policy in maritime matters as strategic vision and progressive sustainable development of the country as well as participation played by the Colombian government on issues related to the law of the sea, use and care of marine resources in fauna and flora, and deep samples progress and cooperation from the international legal regime with neighboring countries to the strengthening and development of treaties and projects in maritime matters. This cemented from the importance of the Colombian legal framework in the light of international legal regime. Not only the importance of our seas in the national and international context, but also the application of new maritime developing through structural policies and applicable and the deep gaps in Colombian foreign policy.

Keywords:

Law of the Sea, Foreign Policy, International Cooperation.

Pays Colombie De Deux Mers

Vers une Politique Étrangère Stratégique?

RÉSUMÉ

Il paraît indispensable d'explorer la politique extérieure colombienne au niveau maritime, comme une vision stratégique dans le développement durable du pays. Le gouvernement colombien a donc travaillé activement sur différents thèmes comme le droit maritime, le profit et la protection des ressources maritimes (faune et flore) et les profondes avancées et preuves de coopération avec les pays voisins pour le renforcement et le développement des traités et projets maritimes. Cette cimenté de l'importance du cadre juridique colombien à la lumière de régime juridique international . Le résultat final n'est pas seulement de montrer l'importance de nos mers au niveau national et international mais aussi de distinguer les nouvelles routes du développement maritime à travers des politiques structurées et applicables mais aussi les lacunes profondes dans la politique étrangère colombienne.

Mots-clés

Droit maritime, Politique extérieure, Coopération international

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

Colombia reúne una extensión marítima de 928.660 Km², convirtiéndose en unos de los países en el mundo con mayor riqueza hídrica y siendo el único de Latinoamérica en tener acceso tanto al océano atlántico como al pacífico. Lo que configura una posición estratégica a nivel militar, comercial, político y social.

Sin embargo, es de los pocos países en el mundo, que no ha ratificado la convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y ha sido protagonista de innumerables episodios de relevancia jurídica y legislativa sobre pérdidas territoriales de delimitación marítima.

Es por esto que se hace necesario en la presente investigación, desde el marco jurídico Colombiano, establecer la siguiente pregunta:

¿Es la política exterior de Colombia a nivel marítimo, una visión estratégica y realmente eficiente en el desarrollo progresivo del país?

JUSTIFICACIÓN

Es indudable el desconocimiento existente sobre la historia marítima Colombiana, la participación internacional de sus representantes en temas oceánicos, los innumerables recursos ecológicos en fauna y flora y el cimiento jurídico que configura en realidad una política exterior estratégica que conlleve al desarrollo permanente y sostenible del país.

Lo anterior respaldado por innumerables estudios del *Programa Colombiano para el Decenio Internacional de Exploración Oceánica, La Política Nacional de Océano y de los Espacios Costeros*, fuentes oficiales de la Armada Nacional como el vicealmirante Flaminio Orlando Malaver, personal diplomático, y numerables catedráticos y especialistas en el tema, fuentes esenciales para el desarrollo de la investigación .

Colombia, ha suscrito alrededor de diez tratados, con países como Costa Rica, Ecuador, Estados Unidos, Haití, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, República Dominicana y Venezuela, que en la actualidad muchos de ellos, ausentes de vigilancia, sostenibilidad y permanencia.

Una historia que parece no haber descubierto su riqueza y que las insólitas actuaciones de algunos de los representantes a nivel nacional e internacional, han hecho de ésta , un camino bastante tedioso en el desarrollo progresivo del derecho del mar y del marco jurídico que lo consolida.

Por esta razón, el presente proyecto pretende analizar la eficacia de la política exterior marítima como visión estratégica y fundamental para el desarrollo del país, desde el cimiento jurídico que esto conlleva.

OBJETIVO GENERAL

Explorar la política exterior colombiana en materia marítima, como visión estratégica en el desarrollo y evolución del país.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Conocer los antecedentes históricos y jurídicos en materia de política exterior colombiana frente a sus mares.
- Describir los fundamentos que desarrollan la política exterior marítima en los últimos diez años a nivel nacional como internacional.
- Indagar en el aprovechamiento, preservación y vigilancia estratégica de los recursos ambientales, su alcance jurídico y relevancia internacional.
- Presentar una evaluación estratégica acerca de la visión marítima colombiana.

HIPÓTESIS

H1- La política exterior colombiana se cimienta como una visión estratégica en el desarrollo marítimo del país, no sólo por su ubicación geográfica sino también, al tener un marco jurídico sólido y comprometido con el régimen legal internacional.

(Variables : Marco Jurídico sólido - régimen legal internacional)

H2- El marco jurídico Colombiano a nivel marítimo es el resultado de años de estancamiento comercial, militar y tecnológico producto del escaso conocimiento y

preocupación ambiental, lo que desencadena la inexistencia de una política exterior como visión estratégica.

Variables : (Escaso conocimiento, Estancamiento comercial, militar tecnológico, inexistencia de una política exterior estratégica

METODOLOGÍA

Se implementará una metodología de investigación explorativa de tipo cualitativo, y acción participativa, siguiendo las bases y lineamientos estructurales de Strauss y Corbin (J.S 2002) desarrollada mediante los siguientes recursos académicos:

- Entrevista a diplomáticos y asesores gubernamentales
- Entrevista a catedráticos y especialistas en el derecho del mar.
- Entrevista a personal militar de la Armada Nacional.
- Fuentes bibliográficas (revistas, libros, cartillas académicas, actas, tratados, entrevistas documentadas nacionales e internacionales, fuentes de internet).
- Trabajo de campo (Buenaventura.)
- Análisis de tratados y normas que giran alrededor del derecho del mar. Tendencias normativas y elementos esenciales que estructuran y determinan la eficacia o no, de la política exterior estratégica colombiana frente al derecho del mar.

INTRODUCCIÓN

Las primeras etapas del derecho del mar, normas y regulación se configuraban bajos los imperativos consuetudinarios, la comunicación, el comercio y la defensa armada eran claros ejemplos de la voluntad del hombre en la creación de códigos de cooperación.

Recordemos que el mar del Caribe era completamente desconocido para el continente Europeo y Asiático hasta 1492, cuando Colón en su afán aventurero por llegar a la India, equívocamente navegó en él.

Con la colonización de la civilización occidental, se consolidaron intentos por determinar los códigos del mar de manera taxativa y desarrollada, sin embargo, con ellos nacieron problemas peores, la piratería, despertando la atención de países como Inglaterra y Francia y su inclemente lucha por conquistar los mares, poder universal según los estudiosos de la época.

El contrabando y la esclavitud para diversidad de lugares del continente y la muerte de innumerables personas reposan bajo las profundidades de su Dios, el Mar.

La descendencia amerindia de donde proviene el nombre de "Mar del Caribe" por los habitantes indígenas autoproclamados como Caribes, ya veían la proyección, problemas y riquezas del Mar, no por nada eran llamados "Charibai" hombres sabios.

Los mares y océanos a largo de la historia han sido denominados como espacios para la comunicación y el intercambio comercial, militar, jurídico y político. El derecho romano consideraba el mar como *res communis*, abierto a la libertad de navegación y al uso que sus recursos representaban a la comunidad.

La delimitación marítima va más allá de trazar una línea divisoria que configure la soberanía de un Estado, también enmarca la evolución de las relaciones de poder, y la historia de las relaciones jurídicas entre países. De ahí se desprende, que las necesidades políticas para garantizar la seguridad marítima y el orden

público en el mar y en tierra, connotan el luchar contra la emergencia y contingencias de posibles amenazas en el orden oceánico, como el tráfico ilícito de drogas, armas, trata de personas, piratería, el terrorismo marítimo entre otros más.

Son inevitables los esfuerzos que debe emprender Colombia frente a las amenazas y desafíos en materia oceánica. La construcción de una verdadera política exterior estratégica que este de la mano con las necesidades y avances internacionales en la consolidación de un marco jurídico integral.

CAPITULO I

1. ANTECEDENTES Y EVOLUCIÓN

En una primera aproximación, se hace necesario estudiar los antecedentes que configuran en gran parte el derecho marítimo, el cual se ve desarrollado en su máxima expresión en la conferencia de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, en la que Colombia se abstuvo de ratificar y de donde se desprenden las innumerables problemáticas e incidentes internacionales en la configuración de una política exterior estratégica.

Colombia reúne una extensión marítima de 928.660 Km² convirtiéndose en el único país de Suramérica con salidas tanto al océano pacífico como al mar Caribe, al que se le adhieren los profundos avances científicos encontrados en materia farmacológica, energética y agropecuaria entre otras muchas más aplicaciones tal y como lo demuestran los estudios científicos y proyectos ambientales como el *Programa Colombiano para el Decenio Internacional de Exploración Oceánica*, *La Política Nacional de Océano y de los Espacios Costeros*, proyectos energéticos y de aprovechamiento marítimo como los desarrollados por el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras (INVEMAR).

El actual vicealmirante Flaminio Orlando Malaver Calderón, jefe de operaciones naval de la armada nacional en el año de 1998 cuando se desempeñaba como capitán de fragata y jefe de la comisión nacional de oceanografía ya preveía los innumerables riesgos de la ausencia del estado colombiano hacia sus mares plasmándolo en un artículo titulado "*Mar, potencial sin descubrir*" donde de manera contundente afirmaba:

(...) Contados son los países del llamado planeta tierra- ¿por qué no Planeta Océano?, puesto que de sus 500 millones de km² en el Mar de los Caribes, a lo largo de 1600 Km de litoral y 340.000 km² en el Mar de Balboa, cuyo litoral en la

costa colombiana alcanza 1400 km. Este extenso espacio bajo jurisdicción nacional que corresponde aproximadamente al 77% del que se tiene en tierra firme (1´141.748 Km2), no ha sido suficientemente estudiado, razón por la cual se desconoce su verdadero potencial, que bien podría contribuir significativamente con el desarrollo del país. Además, este escaso conocimiento lo expone a daños irreversibles causados por las actividades irracionales, producto de la pobre educación ambiental (...) (L. Zárate , 2001)

Para explorar la política exterior estratégica a nivel marítimo en Colombia será necesaria una verificación en las relaciones internacionales de Colombia, tanto en el ámbito multilateral como en el concepto transversal que el marco jurídico marítimo representa en el desarrollo nacional.

La búsqueda de alianzas estratégicas en el desarrollo sostenible de las políticas exteriores del país, no solo deben partir de descripciones internas para llegar a visibilizar problemáticas generales, sino que deben partir de las necesidades en el orden internacional y el adelanto que debe llevar consigo Colombia para ubicarse dentro de los países con más relevancia en política marítima internacional.

La política exterior y los temas de aprovechamiento y fiscalización de recursos en fauna y flora deberán enfocarse en la consolidación y fortalecimiento de instituciones y políticas que a su vez respondan al ritmo de los cambios que se perfilan en el sistema internacional para llegar en una primera etapa a la integración regional.

A su vez el Dr. Antonio Rengifo Lozano, PhD Universidad Nacional en la facultad de derecho, en su artículo titulado : "El sector marítimo en Colombia: prioridades institucionales" enfatiza al decir :

“En primer lugar, urge a Colombia dotarse de una Política Marítima que se constituya en una guía de ruta, que elimine los riesgos de improvisación y de respuestas inmediatas que se limitan a responder a lo urgente. Si forma un todo integral con la política exterior colombiana, la política marítima debe atender a los desarrollos institucionales internacionales en materia de mares y océanos y

responder, al mismo tiempo, a nuestras características geográficas y a nuestros imperativos de seguridad y de protección de las fronteras, del medio ambiente y de la biodiversidad.

El hecho de que Colombia sea un país subdesarrollado no le impide dotarse de una política coherente para hacer alianzas y avanzar en propuestas con unidad de objetivos. Chile constituye el ejemplo de un país que ha hecho avanzar en la escena internacional importantes tesis en materia de derecho del mar. Tesis que responden a su especificidad geográfica y a imperativos sobre gestión de recursos naturales". (A. Rengifo, 2006).

1.1. CONFERENCIAS DE LAS NACIONES UNIDAS

SOBRE EL DERECHO DEL MAR.

En el marco global de los Estados, se celebró en 1958 la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, con el fin de solucionar las problemáticas de los Estados en temas marítimos, consolidándose como uno de los grandes avances en el derecho internacional por su aplicación en temas como mar territorial, zona contigua y plataforma continental, alta mar, conservación sobre pesca y sobre recursos vivos.

En esta primera conferencia celebrada en Ginebra, Suiza, Colombia contó con la representación internacional del Dr. José Joaquín Caicedo Castilla y Juan Uribe Holguín los dos ex ministros de relaciones exteriores.

Frente a los temas relacionados con la zona contigua y la plataforma continental en esta primera conferencia, no se llegó a un acuerdo contundente y el rumbo en donde giraron estos temas estaba marcado por el imperativo *"Potestas terrae finitur ubi finitur armorum vis"* el poder de la tierra alcanzaba hasta donde llegara el poder de las armas, por lo que se había estipulado 3 millas sobre la anchura del mar territorial que correspondía a la distancia recorrida de un proyectil emitido por un cañón y en donde la polémica sobre las 3 o 12 millas imperaba en la conferencia.

Se definieron temas vitales como los de la plataforma continental definida como

"El lecho y el subsuelo de las zonas submarinas adyacentes a las costas del Estado, pero fuera del mar territorial, hasta una profundidad de 200 metros o más allá de ese límite hasta donde la profundidad de las aguas la explotación de recursos" (O.N.U, 1958)

Los temas relacionados con alta mar, los sobre vuelos, la nacionalidad de los buques y la piratería fueron temas ahondados y aplaudidos, estos últimos temas de gran actualidad en zonas específicas de Colombia como el municipio de Guapi, departamento del Cauca y las zonas comprendidas entre el Magdalena y el

corregimiento de Taganga, zonas infestadas por la piratería, la violencia y el tráfico de drogas.

Anteriormente para 1954 en Caracas, Venezuela y 1958 se había dispuesto una reunión interamericana , frente al tema de las libertades marítimas y el derecho a la igualdad en los mares, siendo enfáticos en que esas libertades eran completamente ficticias , países como Chile fueron contundentes al decir que , es deber del Estado ribereño beneficiarse de sus recursos y a delegar ese aprovechamiento de recursos en fauna y flora a otros Estados, si a bien lo decidiera como voluntad discrecional más allá del valor patrimonial universal.

De manera pasiva y casi ausente el gobierno Colombiano en ninguna de las anteriores conferencias solidificó algún argumento central en la importancia del cuidado y preservación de los recursos hídricos, más aún cuando los problemas en cuanto a soberanía marítima eran evidentes e inevitables con países como Nicaragua y Venezuela.

La infructuosa segunda conferencia internacional tocó someramente los temas de libertades marítimas y el derecho a la igualdad dejando relegadas, las conferencias interamericanas y las claras protestas de las necesidades de los pueblos latinos frente a sus mares como la posición dominante de muchos países.

Ya lo decía el gran filósofo, poeta, político y jurista venezolano, Andrés Bello, frente a los temas de libertades marítimas y el derecho a la igualdad:

(...) " Hay muchas producciones marinas que se hallan circunscritas a ciertos parajes; y por grande que sea en otras especies la fecundidad de la naturaleza, no se puede dudar que la concurrencia de muchos pueblos haría más difícil y menos fructuosa su pesca, y acabaría por extinguirlas, No siendo pues inagotables, es lícito a un pueblo apropiarse de los parajes en que se encuentran y que no están poseídos por otro" (...) (Dupuy, 1979).

Otro de los grandes temas en la conferencia posteriormente explorado en este proyecto de investigación, fue el descubrimiento inicial de una esferas compuestas por diversos minerales, como el magnesio, cobre, cobalto, níquel entre otros más y que su peso oscila entre los 50 y los 100 gramos, llamados posteriormente los nódulos polimetálicos. Esferas de gran relevancia económica para el desarrollo tecnológico de muchos países y quien Colombia posee en grandes cantidades, pero su explotación se ha visto llevada por multinacionales extranjeras y la sombra invisible de la corrupción ha imperado hasta nuestros días.

No obstante, la libertad de explotación, exploración e investigación científica de recursos del fondo marítimo tales como los nódulos polimetálicos, tema en el que inevitablemente Colombia estaría en desacuerdo sobre la explotación indiscriminada de otros países, está limitada y vigilada de manera "cuidadosa" por la ONU, más específicamente a una entidad conocida bajo las siglas A.I.F.M o autoridad internacional de fondos marinos, la cual, en representación de la comunidad internacional, controla y limita estos recursos.

Finalmente, después de casi 10 años de participación entre los estados miembros se pudo firmar el 10 de diciembre de 1982 la Tercera Conferencia de Naciones Unidas o también llamada Conferencia de Montego Bay, firmada por 140 estados con votos en contra como los de Estados Unidos, Israel, Turquía y Venezuela entre otros y algunas abstenciones en ciertos temas y roles de participación como los de Alemania, Bélgica, España, Unión Soviética y Colombia.

La implementación del Tribunal Internacional del Derecho del mar con sede en Hamburgo, Alemania, para la solución de controversias cuyo estatuto figura en el anexo VI de la convención desde 1996, fue otro de los avances de esta última conferencia al igual que las delimitaciones y connotaciones jurídicas de conceptos como alta mar, islas, plataforma entre otros.

Pero como es claro evidenciar, no bastarían tres conferencias internacionales para aclarar todos los temas relacionados con el derecho del mar, como tampoco suficientes acuerdos y estrechones de mano entre mandatarios y representantes

internacionales para solucionar las innumerables controversias y problemáticas de orden marítimo y jurídico.

La postura de Colombia de no ratificar la Convención del derecho del mar estaba basada según analistas del tema, en la no injerencia de Cortes internacionales en los temas relacionados con el mar, pero muestra equívoca de éstos postulados, es el reciente fallo de la Corte Internacional de La Haya en el diferendo Colombia - Nicaragua.

El atraso histórico y jurídico de Colombia no sólo radica en la no ratificación de convenciones como la del derecho del mar, sino también en el poco sentido institucional y soberano que representan los mares, que sólo es entendible para algunos catedráticos en el tema o bien, para familias que por decenios han representado a Colombia de manera fatídica en cuanto a conflictos marítimos se refiere.

1.2. ANÁLISIS COLOMBIA- NICARAGUA

(Tratado Esguerra- Bárcenas)

Uno de los tratados más antiguos como polémicos realizados por Colombia, es el denominado tratado Esguerra- Bárcenas, firmado con Nicaragua el 24 de marzo de 1928 y del cual se desprende numerables episodios que se reviven en la actualidad como el litigio en la Corte Internacional de Justicia de la Haya sobre el archipiélago de San Andrés y quien Nicaragua asegura ser de su soberanía nacional por la plataforma continental que se extiende alrededor de más de 500 millas náuticas : 350 millas de plataforma continental y 200 millas de zona económica exclusiva de este mismo país, situación que se resolvería con la pérdida incalculable de millas náuticas Colombianas hacia Nicaragua el 19 de noviembre de 2012 según el fallo de la Corte Internacional de Justicia.

Se contó con la participación en 1928, por parte de Nicaragua del Dr. José Bárcenas Meneses subsecretario de relaciones exteriores para la época, y por parte de Colombia el Ministro Plenipotenciario Manuel Esguerra.

El tratado que contaba con sólo un folio, lo que auguraba confusiones en un futuro, delimitaba la soberanía de la Costa de Mosquitos, archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina en el océano atlántico.

En los artículos II y III reconocen los dos Estados plenamente, la real orden de 1803 en la que Colombia como sucesora del virreinato de la Nueva Granada y su capital Santa Fe, obtenía de manera clara e irrefutable el territorio insular y la jurisdicción sobre San Andrés.

De igual manera, en el año de 1980 bajo el imperativo de la revolución dirigida por el presidente Augusto César Sandino, de manera unilateral y caprichosa desconocen de forma absoluta el tratado Esguerra- Bárcenas quebrantando el orden internacional y la estructura jurídica de los dos países. Pero quien a su vez ganaría en la actualidad, un terreno incalculable de soberanía marítima por las malas decisiones y el espíritu ausente de los representantes Colombianos.

Lo que parece aún más asombroso, es el marco jurídico de relevancia Colombiana que posee desde 1803 en órdenes reales como el virreinato de la Nueva Granada,

ANTIGUOS LÍMITES FRONTERIZOS MARITIMOS COLOMBIANOS



(Fuente: Instituto Agustín Codazzi)

la Real Orden de Aranjuez de 1805, el tratado perpetuo de unión liga y confederación en 1825 en el que en su artículo I constata lo siguiente:

“Las Repúblicas de Colombia, Centroamérica, Perú y Estados Unidos Mexicanos se ligan y confederan mutuamente en paz y guerra y contraen para ello un pacto perpetuo de amistad, firme e inviolable y de unión mutua y estrecha con todas y cada de las de las dichas partes”. (Confederación, 1825).

NUEVA ZONA MARÍTIMA DE COLOMBIA



Fuente: (Revista Dinero, 2012)

El alcance del tratado de Liga, Unión y Confederación de 1825 que se respetó por centenares de años y su alcance y relevancia jurídica tenía carácter de Erga Omnes por lo tanto relevancia internacional, no sólo para los países intervinientes sino también para aquellos que se pudieran presentar como una clara amenaza al desarrollo y aplicación de la Liga y de las reales Ordenes. No obstante el tratado no se respetó por parte de Nicaragua.

Años después y sin constituir ni afianzar políticas internas de soberanía nacional, para 1869, el Estadounidense J. Jennet lo que en la actualidad se asemejaría a un biólogo marino, pidió algunos permisos (posteriormente concedidos) al gobierno de Colombia con el fin de realizar una investigación al archipiélago.

El señor Jennet, determina según las cartas marítimas asignadas por Colombia el descubrimiento indudable del territorio comprendido entre los cayos de Roncador y Quitasueño y solicitó al gobierno estadounidense que reclamara por suya esa porción de tierra ya que un americano la habría descubierto.

Semejante situación por absurda que parezca suscitó serias discusiones con el gobierno norteamericano en donde gracias al General Julio Rengifo por parte de Colombia logró salir vencedor y proteger lo que por derecho y hecho es soberanía de Colombia , situación que se resolvería para 1890 casi 20 años después.

1.3. IMPACTO FALLO CORTE INTERNACIONAL DE LA HAYA

La comunidad de isleños en San Andrés quedo desbastada por el fallo de la Corte Internacional y solicitó una respuesta al gobierno del presidente Santos. Para lo que se implementa el Plan San Andrés, Providencia y Santa Catalina y múltiples reuniones con la población sobre el fallo.

Cientos de pescadores en la isla, sienten miedo y confusión al desconocer los límites marítimos donde pueden desarrollar sus labores.

Según la actual canciller Holguín en una entrevista concedida a Radio Cadena Nacional dice lo siguiente :

"En la falta de información creo que estuvo el error... Al país no le contaron realmente lo que podría pasar", sostuvo la diplomática colombiana. (*R.C.N. 2012, 5 de diciembre de 2012*)

Representantes del gobierno Colombiano aseguran que el error fundamental estuvo en la falta de socialización sobre los temas que se adelantaban con Nicaragua.

En la misma entrevista afirma que hace más de un decenio ningún Ministro de Relaciones Exteriores se habría reunido con los pobladores de San Andrés para conocer sus problemáticas.

Asombrosamente, no sería hasta el fallo que emitiría esta Corte de Justicia, para que el gobierno Colombiano girara 200 mil millones de pesos para el Archipiélago, dirigidos a la inversión en acueducto, salud, educación y subsidios para los pescadores.

¿Por qué estas medidas no se habrían realizado años anteriores? ¿Una Isla sin un verdadero Acueducto? ¿Un puerto sin subsidios a los pescadores? un gobierno a espaldas de las problemáticas de sus ciudadanos está condenado al rechazo nacional.

En materia de educación y becas son 25 mil millones de pesos para los estudiantes que deseen adelantar estudios superiores en otras regiones de Colombia, treinta mil millones de pesos en subsidios para pescadores artesanales durante los seis meses posteriores a la ejecución del giro. Lo equivalente a un millón ochocientos mil pesos.

El recurso militar sobre la soberanía confusa de las millas marítimas se reduce a dos fragatas de la armada que no han presentado incursiones hostiles por parte de Nicaragua.

Una perspectiva estratégica en el crecimiento jurídico del país, parte de la relación Estado- ciudadano. Si las únicas manifestaciones por visibilizar las problemáticas y necesidades de las regiones colombianas provienen de observatorios internacionales es evidente que casos como el fallo colombo-nicaragüense se presenten en grandes escalas y en otros escenarios.

La canciller Holguín sostiene que esta desafortunada situación es la oportunidad para que el Estado cree canales de socialización y mejore la presencia en todas las regiones.

Miles de millones de pesos fueron aportados por el gobierno Colombiano para mantener un proceso internacional y de estas magnitudes. Sin embargo, no se invirtieron en la contratación de un grupo de abogados e internacionalistas especializados en el tema, situación que sí ocurrió después de conocerse el fallo y la posterior contratación de la firma británica de abogados Volterra Fietta, la cual defendió a gobiernos como Chile, Malasia, Granada, Catar entre otros. Expertos y catedráticos en materia de delimitación marítima y derecho del mar.

Existe indudablemente una dicotomía analógica desde la historia Colombiana frente a sus mares y un abandono progresivo que se ve reflejado en el detrimento marítimo de los múltiples ejemplos que tiene Colombia.

1.4. DERECHO POSITIVO:

MATERIALIZACIÓN DE LA FLOTA MERCANTE

El siglo XX trajo consigo la materialización de un derecho positivo marítimo más contundente y estructurado.

La creación de las leyes 120 de 1919, 96 de 1922 y la ley 14 de 1923 modelaron la importancia de la reglamentación internacional del mar territorial en doce millas náuticas y la explotación de hidrocarburos y recursos como la pesca. Empezaba Colombia a tener un nivel exploratorio en su política de Estado hacia los mares.

Más de 60 artículos de la constitución Colombiana de 1991 giran alrededor de los temas relacionados con el derecho del mar, para lo que algunos es llamada una constitución ecológica, sin contar con la promulgación del Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente, decreto 2811 de 1974 y la cumbre realizada en Río de Janeiro en 1992 sobre la biodiversidad y la importancia de los recursos hídricos en el mundo.

La normatividad vigente más destacada sobre aguas marinas y zonas costeras de donde se crea la base jurídica para crear posteriores instituciones para el desarrollo marítimo se halla cimentada en:

- La Constitución Política (Artículos 2,101 y 102)
- La Convención Marpol de 1978
- decreto 2811 de 1974
- El Decreto Ley 2324 de 1984
- La Ley 56 de 1987 sobre protección del mar por derrames de hidrocarburos
- El Decreto 644 de 1990, Reglamentario del Decreto Ley 2420 de 1984 sobre investigaciones científicas o tecnológicas marinas
- La Ley 12 de 1992 por la cual se aprobó el Protocolo de Aguas Marinas

Resulta inevitable indagar como antecedente relevante partiendo del marco jurídico anteriormente citado, en uno de los máximos desarrollos en materia marítima y fluvial de Colombia y la unión de los países del área andina: La creación de la Flota Mercante Gran Colombiana.

Para la década de los 30's y 40's Colombia escribía un hito en sus importaciones de productos nacionales como el café, en donde el 90 % del comercio exterior se realizaba por vía marítima la cual dependía en su gran totalidad de compañías navieras extranjeras.

El gran auge y fundamento económico que representaban las importaciones de café, dio paso a creaciones legislativas como la ley 79 de 1931 sobre la organización de aduanas nacionales y el paso de importaciones con regulaciones económicas en navíos nativos o extranjeros. La necesidad de fortalecer una Flota Colombiana se hacía inminente y el desarrollo legislativo y económico del país fue materializando la idea.

Finalmente en febrero de 1946 con un porcentaje de capital de participación de 10 % por parte de Ecuador, 45% de Venezuela y 45% hacia Colombia se funda la Flota Mercante Gran Colombiana, un avance histórico y estratégico en el mercado internacional.

Cincuenta años más tarde, los cinco buques de su creación ya eran ciento diez, que navegaban por más de ciento noventa puertos en el mundo, los ingresos directos de divisas que recibía Colombia eran contundentes, la estabilidad en el mercado no sólo del café sino también del algodón, banano, arroz entre otros, no podría ser mejor.

No obstante, para la década de 1990, la promulgación de la ley de reserva de carga, los malos manejos administrativos y burocráticos sumados a la injerencia extranjera y al poderío económico, la Flota Mercante Gran Colombiana finaliza su historia y navegación portuaria.

En el derecho comparado marítimo, países como Brasil, Chile y Perú son muestras de abanderamiento en vías tanto fluviales como marítimas, muestra de ello es la flota mercante chilena, la empresa Libra brasileña quien posteriormente uniría esfuerzos con capital privado chileno, y el desarrollo jurídico de Perú con la ley 29475 del 2009 , 28583 de 2011 por la reconstrucción de una verdadera marina mercante para ejecutar lo que dispone la Ley para su reactivación y promoción.

Perú, con el fortalecimiento jurídico de una flota mercante logró cinco políticas nacionales que lo convirtieron en uno de los países más prolijos en materia marítima de los últimos años.

- 1) Elevada importancia estratégica por su ubicación en la cuenca del Pacífico y ser, uno entre veintiún países, miembros de la APEC, zona que cubre el 56% del PBI mundial y 46% del comercio marítimo global;**
- 2) Movilización en naves propias del 90% de cargas de exportación. En el 2011 el tráfico de contenedores en el Perú ascendió a 1'805,000;**
- 3) Ahorro de US\$ 2,000 millones anuales pagados por fletes a compañías navieras extranjeras, principalmente chilenas, que dominan la carga de contenedores en el Perú.**
- 4) Generación de miles de puestos de trabajo para personal calificado, en empleos indirectos, y para miles de marinos mercantes;**
- 5) Integración del cabotaje marítimo al sistema vial y fluvial;**
- 6) En seguridad nacional, contar con buques de reserva naval.**

(Embajada de Perú en Colombia, (12 marzo 2013) entrevistado por Cepeda. J)

Parece anormal la situación Colombiana y el reflejo real de su política exterior, en donde un país bioceánico, no posee en la actualidad una flota mercante como fundamento económico, jurídico y comercial. Lo anterior lejos de culpar la

proyección en materia de política exterior estratégica debido a esta carencia, pero que a su vez no se le debe restar importancia a esta situación.

2. CAPITULO II

COOPERACIÓN INTERNACIONAL Y POLÍTICA EXTERIOR MARÍTIMA

El desarrollo progresivo en la importancia marítima y la seguridad jurídica que esto implica a nivel comercial, militar, político y de comunicaciones, ha hecho que la cooperación internacional se convierta en una herramienta básica del derecho para el fortalecimiento de políticas internas, en diversidad de materias, es un arma eficaz en el desarrollo del país.

Los océanos del mundo deben entenderse como un todo integral, de ahí que la investigación, el desarrollo y la protección de los océanos requieren esfuerzos comunes por parte de todos los países del mundo para estructurar una verdadera política exterior y una base sólida en la cooperación mundial.

Colombia ha suscrito alrededor de diez tratados internacionales para el fortalecimiento de sus políticas públicas en materia oceánica.

De igual manera, los resultados obtenidos muchas veces no han sido los mejores, las decisiones de los representantes y cancilleres Colombianos a nivel internacional han dado muestras del escaso avance que tenemos en materia de política exterior.

Un ejemplo de ellos es el tratado Vázquez- Saccio de 1972 firmado con Estados Unidos, en el que una vez más y reviviendo los hechos acaecidos hace cien años con la disputa por los cayos en el archipiélago de San Andrés, reconoce la soberanía por parte de Colombia sobre éstos, a cambio de la explotación “conjunta” de pesca. Una explotación que en su trasfondo, según catedráticos del tema significa la apropiación exclusiva de recursos marítimos por parte del gobierno norteamericano; ya lo decía el presidente Nixon en una de sus declaraciones para referirse al tratado de explotación de pesca conjunta donde en otras palabras reconocía los cayos de Roncador, Quitasueño y Serrana como

parte indiscutible de Colombia, pero su explotación y exploración queda abierta al gobierno de los Estados Unidos. (*Temas Nicaragüenses Investigación, 2008*).

Los cayos son de Colombia pero las riquezas que se puedan extraer son de propiedad conjunta.

Son incontables los hechos desafortunados que por años ha vivido Colombia, es imposible no hablar del Dr. Juan Uribe Holguín quien mediante una nota diplomática suscrita el 22 de noviembre de 1952 cede los islotes pertenecientes a Colombia denominados los Monjes. Esta inconsulta absurda y antipatriótica entrega como lo señala el canciller Germán Zea Hernández, le costaría a Colombia en la actualidad numerables conflictos por solucionar esta controversia del diferendo Colombo- Venezolano.

Aduce el Dr. Zea Hernández en sus investigaciones sobre el Derecho del Mar que esta fatídica entrega ocurrió luego de presentarse una confusión entre “Los Frailes” que en realidad sí pertenecen a Venezuela y “Los Monjes” terreno que pertenece a nuestra soberanía nacional. (*Hernández, G.Z., 1997*).

Los Monjes geográficamente no poseen un terreno extenso en comparación con otros islotes, pero que se proyectaban como un punto estratégico al estar ubicado en las costas de la Guajira, y la importancia comercial que para la época representaba por su basta riqueza de guano, un abono natural y fertilizante compuesto por ácido úrico, fosfórico y que posee altos porcentajes de nitrógeno y superfosfato. Para 1845 empezó a exportarse a Inglaterra y Estados Unidos y al que se le adeuda la prosperidad económica de países como Perú y los contratos guaneros de 1840 y 1880.

El eminente tratadista francés Charles Rosseau en su obra Derecho internacional Público explica :

"La determinación o delimitación de las fronteras es en derecho internacional, una operación de gran importancia, puesto que es, a la vez, un factor de paz (lo que explica que las fronteras sean casi siempre, determinadas en los tratados de paz),

un signo de independencia (la delimitación de la frontera es un acto institutivo de todo nuevo Estado) y un elemento de seguridad (la violación de una frontera es con frecuencia un casus belli) (Rousseau, 1957).

¿Hasta dónde puede llegar el alcance de decisiones que se configuran en notas diplomáticas y que sobrepasan revisiones de índole jurídica?

Según el Dr. Walter Cadena, abogado magíster en Relaciones Internacionales, la figura jurídica de la “ *nota diplomática*” se consolida como un documento oficial entre una misión diplomática y el Estado receptor , a través del Ministerio de Relaciones Exteriores. Por lo tanto obtiene plena validez el contexto plasmado en ella.

Asegura el Dr. Cadena, de manera enfática, la carencia ineludible de una política exterior estratégica colombiana y el aletargamiento histórico que por años ha vivido Colombia hacia sus mares. Es así, que la proyección futura a nivel marítimo se ve envuelta en un manto gris y dudoso. (*Entrevista; Cadena W, 2013*).

Realizando una analogía comparativa entre algunos países de Latinoamérica, Panamá quien antes de 1903 pertenecía a Colombia y que por injerencia externa de países y los errores políticos de José Manuel Marroquín presidente de Colombia en la época, quien en los anales de la historia respondió ante la separación de Panamá con las siguientes palabras, no corroborables , “ *No sé porque los colombianos se alarman tanto, si a mí me entregaron un país y yo entregué dos*”

En una entrevista concedida por la embajada de Panamá con el objetivo de conocer más a fondo la postura de estos países frente a la política marítima internacional y la cooperación con estados vecinos, la Dra. Ana Gaitán agregada cultural para Colombia señaló:

(...) “No se han presentado problemas diplomáticos contundentes con Colombia en política marítima , la cooperación ha sido amiga entre estos dos países, sin

embargo el tráfico de armas se presenta día a día, contrabando, guerrilla son algunos de los principales problemas” (...)

(Gaitán. A (2012, 25 agosto) entrevistada por Cepeda. J., Bogotá.)

Por su parte el Coronel Wilfrido Miranda (Q.E.P.D.) agregado militar en Colombia se pronunció de la siguiente manera :

(...) “Por ser un ismo tiene problemas de drogas (panamá) hay rutas tanto en el pacífico como en el atlántico y la mayor parte del tráfico es por vía marítima. Panamá es usado como un puente para ingresar drogas a USA”.

Según información de inteligencia militar en estos dos países, las rutas del narcotráfico, parten de Cartagena, Colombia hacia Panamá por medio de lanchas rápidas o utilizando el camuflaje de containers de contrabando y de allí parten generalmente en cruceros comerciales dirigidos a la Florida, E.E.U.U. donde empieza la distribución.

“El tráfico de armas se ve pero en menor porcentaje”.

“Todos estos productos pasan en containers, no se inspeccionan los containers debido al gran tráfico de embarcaciones a menos que se tengan indicios que la mercancía es ilegal. Por regla general no se inspeccionan.

Las relaciones militares con Colombia se han fortalecido.

Se generan principalmente problemas con Costa Rica por el contrabando. Principalmente por dineros no declarados provenientes de centro América” (...)

Miranda W. (2012, 25 agosto) entrevistado por Cepeda. J., Bogotá.

Colombia por su parte y al ver el quebrantamiento en la estructura aduanera expidió la ley 79 de 1931, donde de manera sólida, señala la organización de aduanas nacionales y estableció que los funcionarios de las aduanas podrán en

cualquier momento subir a bordo de una nave o embarcaciones que se encuentren dentro del territorio Colombiano hasta 20 kilómetros de la costa.

Lastimosamente no han sido suficientes los esfuerzos de estos dos países frente a la lucha del narcotráfico y el contrabando, aunque de manera indudable estas problemáticas han servido para fortalecer los lazos diplomáticos y de cooperación conjunta en materia política, económica y militar.

La política exterior colombiana en materia marítima, debe atender a los desarrollos y desafíos internacionales como temas transversales en el desarrollo progresivo mundial, que partan a su vez del análisis de las necesidades geográficas, jurídicas e hidropolíticas, de manera que facilite la comunicación y movilidad efectiva de las regiones del interior de Colombia, con las regiones costeras de otros países.

Kenneth Waltz, politólogo americano creador del realismo estructural de la política internacional en el campo jurídico, explica que no es posible comprender la política mundial o política exterior por medio de una simple observación que se realice desde el epicentro de las necesidades de los estados. A partir de simples descripciones no se pueden extraer generalidades.

Dice que la consolidación de una verdadera política exterior debe partir de las decisiones que nazcan de las necesidades que tengan los estados frente a sus procesos internos guiados por las interacciones y desarrollos jurídicos de otros países. (Waltz.K.; Win.J.; Jollander.J., 2000)

"Las variaciones de cualidades o problemáticas de cada país no están necesariamente relacionadas con los resultados producidos por sus conductas ni con los esquemas de interacción. Los cambios de las naciones (adelantos tecnológicos, formación y disolución de alianzas), que son cambios dentro de los sistemas, ayudan a explicar las variaciones de los resultados políticos internacionales". (Waltz.K.; Win.J.; Jollander.J., 2000).

El incremento en las últimas décadas en las relaciones internacionales, ha creado una interdependencia estratégica desde diferentes campos en el avance hacia una comunidad mundial. Una comunidad mundial no del todo equitativa en cuanto a jerarquías de progreso y desarrollo pero si conectada por conductos universales como el mar y la soberanía internacional en el cuidado y aprovechamiento de sus recursos.

La política exterior entendida desde diferentes estadios de desarrollo implica desafíos enfáticos y decisivos para el desarrollo sostenible del país más aún en los últimos diez años.

2.1. COLOMBIA (1991-2013)

Desarrollo Jurídico en materia Ambiental

Para 1991 con la reforma a la Constitución Colombiana se consolida un avance jurídico significativo en materia de medio ambiente, con alrededor de sesenta artículos vitales para la regulación normativa del medio natural y el derecho del mar. Un año después con el decreto 2135 de 1992 se reestructura el Instituto Colombiano de Hidrología para dar paso a un campo más completo, adicionándole el campo meteorológico y el estudio de tierras, adscrito a su vez al Ministerio del medio ambiente.

Se organizan y reestructuran entidades como el INVEMAR (*Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras*) mediante el decreto 1276 de 1994 y se estructura de manera más concreta los institutos de investigación para los recursos biológicos y marítimos como el Instituto Alexander Von Humboldt , el Instituto Amazónico de investigaciones bajo el nombre “ Sinchi” y el Instituto John Von Neumann para la investigaciones del pacífico con la ayuda del decreto 1604 de 1994 que tuvo relevancia jurídica y polémica nacional sobre su productividad.

Realizando un análisis del ¿por qué? El avance acelerado en las instituciones del medio ambiente en Colombia en menos de cuatro años. Se debe en gran parte a la evaluación estratégica de Colombia en el deterioro de sus instituciones para el desarrollo del medio ambiente realizada en la cumbre de Río o también llamada “Cumbre de la Tierra” celebrada en Brasil en 1992, con el fin de alcanzar el desarrollo sostenible para más de 172 países participantes, creando por resultado un plan de acción mundial que responda a los desafíos no sólo de Latinoamérica sino de todos los continentes, instaurando el llamado “*Plan Veintiuno*”.

Debido a la evaluación estratégica realizada para la época de los 90´s, Colombia da un paso contundente en el campo ambiental pero no significativo para los avances de otros países del mismo continente; la creación de la ley 99 de 1993

con la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente y el Sistema Nacional Ambiental (S.I.N.A) , con el fin de lograr el desarrollo social y ambiental de todas las regiones y comunidades colombianas y despertar a los desafíos del siglo veintiuno. Un paso vanagloriado para los pioneros en medio ambiente en Colombia.

Para la época, la misión del medio ambiente destacaba un compromiso nacional e internacional por velar por los recursos y la exploración ambiental Colombiana. Misión que fue estancándose en los gobiernos posteriores debido a la falta de permanencia y sostenibilidad.

La economía dinámica en materia de política exterior que poseía Colombia en los años de 1950 y 1970 se consolidó en una economía estándar debido a la ausencia de interés en el fortalecimiento de los mares. Sin desconocer los avances que se presentaron.

En el campo comercial y en materia de exportación e importación Colombia empezaba a descollar como uno de los países más importantes desde su proyección económica.

Las importaciones para 1997 que se realizaban en su gran mayoría vía marítima, correspondían al 37% de la totalidad dirigida hacia E.E.U.U., seguida por Venezuela.

Tres años más tarde E.E.U.U representaban más del 48% (DANE, 2001), sin embargo las exportaciones de Colombia en vez de incrementarse con los acuerdos y tratados internacionales sucumbieron acabando con las micro-empresas e inclusive con gran parte de las grandes empresas constituidas en Colombia, terminando a su vez, con el supuesto “ *Know How*” que se estaba utilizando para la época.

La crisis se hacía inminente y los planes de contingencia no respondían a la necesidad de solucionar las problemáticas de fondo que poseía Colombia como el descuido de sus puertos y el deterioro integral de las instituciones ambientales.

Basado en entrevistas y documentos de investigación generados por el

Departamento Nacional de Planeación, (D.N.P, 2000) , es evidente que las medidas de emergencia financiera que tomó Colombia no coincidían con los ejes principales del problema; estos eran máscaras comerciales que evidenciaban la ausencia del Estado Colombiano hacia sus recursos naturales, en este caso el abandono nacional en la tecnología aplicada a la exploración natural e investigación mineral de los fondos marinos era evidente.

El tráfico naviero era inexistente para la importación de productos y la burbuja económica se desinflaba día tras día. Se hacía necesario reformas de tipo operacional que hicieran de nuevo rentable la actividad comercial naviera y las importaciones de productos a gran escala. Reformas que no fueron contundentes en años posteriores.

Los tratados comerciales no significan la solución a los estancamientos y choques financieros, Colombia debe ver de manera estratégica las oportunidades que pueden generar los tratados comerciales en materia marítima pasando necesariamente por el estudio riguroso del impacto y las potencialidades que un tratado comercial pueda representar para el país. Situación que no se ha visto de manera consolidada en las últimas décadas.

El patrón desequilibrado de desarrollo que ha tenido Colombia desde el 2008 ha sido uno de los peores que ha tenido el país en toda su historia. (*Banco de la República, 2012*)

El país carece hoy de una estrategia marítima en todos los campos que desarrollan la política exterior de un país. ¿Cuál es en realidad la importancia de un país bioceánico, si en realidad sigue a espaldas de sus mares? Es necesario un proyecto de integración regional, una estrategia marítima, amazónica y andina que conlleve a una verdadera proyección internacional.

El desarrollo de una potencia marítima como lo podría llegar a hacer Colombia, no podría estar mejor cimentado en un Ministerio con relevancia gubernamental, porque no hablar de la idea que por años han consolidado diversidad de países de constituir un Ministerio del Mar.

Países como Chile, Brasil y Perú han plasmado la idea en proyectos de ley y hasta

reformas constitucionales, eso sin contar con los países europeos como Portugal y la creación del Ministerio de agricultura, Mar, Medio ambiente y Planeación del territorio, España y los medios de protección marítimo que se solidificaron con la implementación del Ministerio del Medio Ambiente, Rural y Marino, el Ministerio del Mar en Croacia y la de muchos otros más países que constituyen una verdadera estrategia institucional de avance y desarrollo.

2.2. SISTEMA PORTUARIO FALENCIAS Y RÉGIMEN JURÍDICO

Colombia cuenta con nueve puertos marítimos diversificados en la planeación de sus funciones de la siguiente manera:

- Providencia: carga general y pasajeros.
- San Andrés: carga general y pasajeros.
- Puerto de Bolívar: carbón.
- Santa Marta: hidrocarburos, carbón, carga general y pasajeros.
- Barranquilla: hidrocarburos, carbón, carga general y pasajeros.
- Cartagena: hidrocarburos, carbón, carga general y pasajeros.
- Tolú: hidrocarburos y carga general.
- Turbo: hidrocarburos y frutas.
- Buenaventura: hidrocarburos. Carga general y pesqueros.
- Tumaco: hidrocarburos. Carga general y pesqueros.

El comportamiento de sus funciones porcentuales, según estadísticas de la Superintendencia de Puertos y Transporte fue el siguiente para los puertos de San Andrés, Puerto Bolívar, Santa Marta, Barranquilla y Cartagena.

Comportamiento de Funciones Portuarias

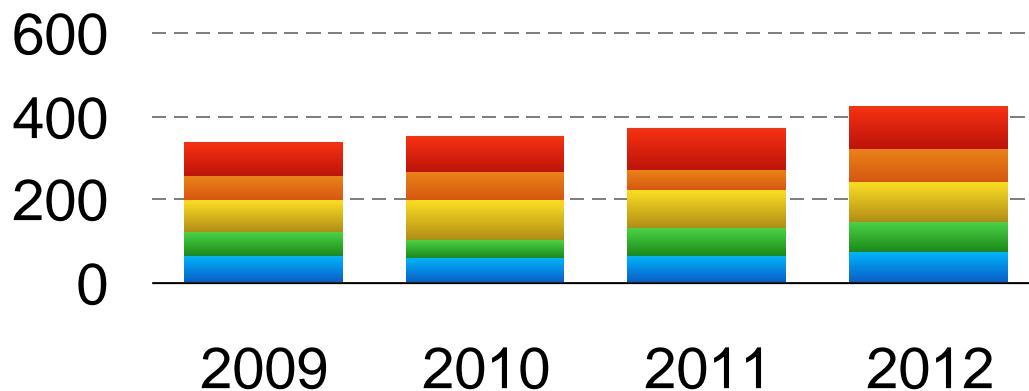
	2009	2010	2011	2012	
San Andres	62,5	59,8	61,2	73,6	
Puerto Bolivar	55,2	43	68	68,5	
Santa Marta	78,3	92	91,8	98,3	
Barranquilla	56,9	68,2	46,5	82,3	
Cartagena	82	86,6	99,9	99,9	

(Fuente: Estadísticas S.T.P - histórico funciones, 2012)

Mientras que para Tolú, Turbo, Buenaventura y Tumaco no se aplicaron cifras contundentes pese a las oscilaciones permanentes.

OSILACIONES Y COMPORTAMIENTO FUNCIONAL

(Fuente: Estadísticas S.T.P)



¿Porque ocurre de manera estratégica esta tendencia? Dentro de la acción participativa de la investigación, funcionarios de la Superintendencia de puertos y Transportes y de la Dirección General Marítima concuerdan al afirmar que en el negocio de importación o exportación, las decisiones que un empresario debe elegir en el momento de seleccionar o no un sector portuario, debe tener unos criterios muy claros y específicos al momento de enviar o recibir un embarque tales como el acceso geográfico, las condiciones de los puertos, la seguridad y los procedimientos legales de cada puerto.

Regiones del pacífico como Tumaco, Turbo y Buenaventura son lugares estratégicos como canales marítimos, sin embargo, la inseguridad demostrada en la piratería, el pago no autorizado de fletes y el abandono físico de sus puertos, hacen que las estadísticas no sean visibles en relación con otros.

En cuanto al marco jurídico donde se desarrolló el sistema portuario lo vemos de manera consolidada la Ley 001 de 1991 por la cual se modificó el Régimen Portuario Colombiano y se privatizaron los puertos, medidas que tomó la Nación en busca de la globalización y la apertura comercial con el objetivo principal, de reducir tarifas, modernizar la planta física de los puertos mejorar la eficiencia y los procedimientos portuarios.

Pero como es evidente , resulta tarea difícil modernizar puertos olvidados por años y donde la infraestructura necesita de inmensos desafíos del ingenio científico para poblaciones donde ni siquiera existe una oficina de aduanas y menos un protocolo jurídico que se pueda aplicar a nivel tarifario dado las condiciones de pobreza de todo nivel.

El actual sistema portuario comprende ciento veintidós instalaciones, que se ramifican de la siguiente manera

- Cinco a Sociedades Portuarias Regionales.
- Nueve a Sociedades Portuarias de Servicio Público.
- Siete a Sociedades Portuarias Privadas de Servicio Privado.

- Cuarenta y Cuatro a muelles homologados.
- Diez a embarcaderos o muelles de cabotaje para naves de infraestructura pequeña.
- Cuarenta y siete empleadas en otras funciones portuarias.

Según la Asociación de Transportadores de Carga, uno de los grandes problemas de los trabajadores radica en el abuso de la posición dominante de multinacionales extranjeras que en su afán de demostrar resultados, pasan por encima de los mínimos laborales y quebrantan el orden nacional. En dónde los fletes no se basan en los costos operativos de los trabajadores y los costos de cargas y descargas que oscilan entre los \$ 300.000 y \$500.000 deben correr por cuenta del trabajador. ¿Cuál es entonces la posición del Estado en la protección de los intereses nacionales?

3. CAPITULO III

RECURSOS NATURALES

IMPACTO, APROVECHAMIENTO Y FISCALIZACIÓN JURÍDICA

De manera efectiva, otro de los ejes en donde debe girar una verdadera política exterior estratégica a nivel marítimo, es la estructura institucional en el uso de los océanos, su aprovechamiento y fiscalización.

La plataforma continental y la zona adyacente del mar territorial de manera clara siguiendo los protocolos de la Convención del Derecho del Mar (CONVEMAR) estipulan a discreción, la participación de sociedades públicas y privadas o de economía mixta, con el fin de aprovechar los recursos naturales del mar, así como las actividades de pesca, transporte marítimo, acuicultura, buceo, explotación de minerales del suelo y el subsuelo marino entre otras muchas más.

Los recursos naturales no sólo se configuran en la explotación indiscriminada de sus riquezas, también existen temas sumamente importantes para el desarrollo a largo y mediano plazo del país. El impacto ambiental y la fiscalización de los recursos naturales en fauna y flora se han visto permeado por intereses e injerencia extranjera y la relevancia jurídica ha quedado sometida a la desconexión de una política global.

En Colombia, la legislación ambiental ha tenido un importante desarrollo en las últimas tres décadas. Iniciando como epicentro de relevancia jurídica la convención de Estocolmo de 1972, en el principio II afirma de manera taxativa, que los recursos naturales deben preservarse en virtud de las generaciones presentes y futuras, mediante una cuidadosa planificación u ordenación. Dos años más tarde en Colombia, el decreto 2811 de 1974 estipula el Código Nacional de

Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente, un Código que ejemplifica un hito en los países de América del Sur en su afán de una normativa integral.

Art I C.N.R.N.R.

“El ambiente es patrimonio común. El estado y los particulares deben participar en su preservación y manejo, que son de utilidad pública e interés social.

La preservación y manejo de los recursos naturales renovables también son de utilidad pública e interés social”. (C.N.R.N.R. 1974)

Los principios y normas en la actualidad, se materializan no sólo en el Código Natural, sino también en la leyes gubernamentales, tales como la ley 99 de 1993, decreto 048 de 2001 y el acogimiento de los principios de Rio de Janeiro de 1992 sobre la preservación de los recursos.

Colombia cuenta con una amplia protección ambiental solidificada en la Constitución de 1991 donde se desprenden más de sesenta artículos relacionados con el medio ambiente y el cuidado de recursos,

A continuación algunos artículos relevantes:

ARTICULO 79.

“Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines”. (C.N., 1991)

ARTICULO 80.

“El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución”.

“Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.

Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas”. (C.N., 1991)

ARTICULO 88.

“La ley regulará las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos, relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad públicas, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza que se definen en ella”. (C.N., 1991)

(Véase también C.N, art 95, 225, 334, 366)

La cumbre realizada en Rio de Janeiro, Brasil, en el año de 1992 y donde se desprenden numerables avances que por discrecionalidad gubernamental Colombia no ratificó años atrás en la CONVEMAR, se expresa en la exposición de motivos presentada por los ministros de Relaciones Exteriores y Medio Ambiente, temas sobre biodiversidad y preservación de recursos hídricos:

“Países como Colombia, catalogados como “megadiversos” no pueden darse el lujo de anular una de las ventajas comparativas más críticas en las relaciones internacionales y la economía del siglo XXI: los recursos genéticos y la Diversidad biológica. Colombia es uno de los 13 países del planeta que concentran el 60% de la riqueza biológica, aproximadamente el 10% de todas las especies animales y vegetales del globo, aunque representa menos del 1% de la superficie terráquea”. (Cumbre Río, 1992)

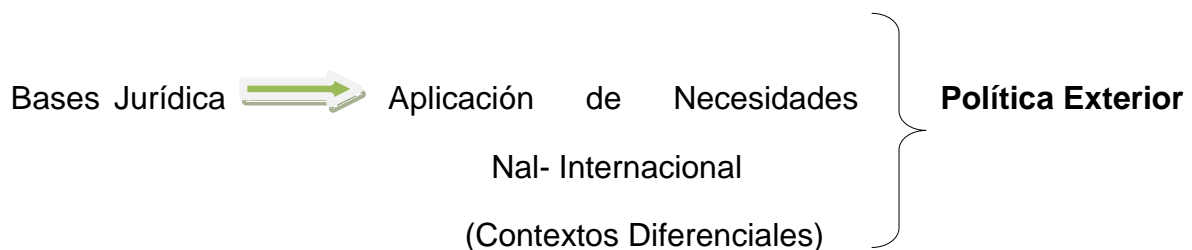
Colombia reúne la mayor diversidad biológica del mundo según la comisión mundial sobre el medio ambiente y el desarrollo, así como también una amplia gama normativa en relación con los temas hidropolíticos y de recursos naturales.

Basado en la teoría de la política internacional de Waltz , resulta equívoco pensar que los avances jurídicos o normativos estructuran las grandes potencias mundiales si éstas por el contrario no se aplican en la realidad de los contextos diferenciales que pueda tener un país. Los contextos diferenciales nacen de las necesidades sociales, políticas, económicas, comerciales, culturales e interactúan con las necesidades en el plano internacional.

La verdadera estructura de la política de fiscalización, protección y preservación de los recursos naturales Colombianos en realidad se convierte en una abstracción que posee una base jurídica pero a la vez es inaplicable por disposiciones o propósitos que en la mayoría de veces no corresponden a la solución social y al beneficio colectivo.

Si Colombia no compromete su base y campo de aplicación con las estructuras internacionales, se tendrán consecuencias no previsibles o peor aun siendo previsibles no se aplicarán los correctivos estratégicos, no variará el medio de cambio ni las consolidaciones de unidades eficaces que conformen una política internacional integral en los temas marítimos ni de ninguna otra clase.

ESTRUCTURA POTENCIAL



Si no se presenta la correlación entre la aplicación de las necesidades en el orden nacional y asumiendo la prevención o corrección de las problemáticas internacionales desde el interior del Estado ocurre una deformidad en la Política exterior, porque es la estructura la que determina los resultados.

3.1. EXPLOTACIÓN MINERA EN LOS FONDOS MARINOS IMPACTO AMBIENTAL Y RELEVANCIA JURÍDICA

Los fondos marinos ocupan casi el 65% de la superficie del océano, convirtiéndose no sólo en un lugar con grandes llanuras, colinas, cadenas montañosas sino también en el sustento de la vida marina.

La comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) organización adscrita a las Naciones Unidas, plantea los tres usos principales de estos fondos:

- Minería de recursos metalíferos y fertilizantes.
- Disposición de desechos.
- Protección y uso de la biodiversidad.

Los recursos minerales de los fondos marinos que pueden ir según los estudios oceánicos de los 0 a los 200 mts, hasta los 5000 mts de profundidad no han sido lo suficientemente estudiados.

No obstante, organismos como el GESAM (Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environment Protection) o DISCOL bajo las siglas en inglés de Disturbance Recolonization Experiment in a Manganese Nodule Area of South Pacific, han descubierto la profunda riqueza que posee Colombia en cuanto al hallazgo de los nódulos polimetálicos sobre el océano pacífico.

Los nódulos polimetálicos son esferas que alcanzan un volumen de radio 1 a 25 cms recubiertas minerales altamente productivos como el magnesio, hierro, calcio, cobalto, níquel, cobre y titanio, minerales indispensables para la humanidad y el desarrollo tecnológico que conlleva para la sostenibilidad económica y comercial de un país.

Colombia parece estar de espaldas hacia estos temas, el conocimiento limitado sobre los procesos oceánicos que intervienen en el aprovechamiento de estos recursos ha hecho que la explotación extranjera sea inminente, y que el impacto ambiental de la minería en los fondos marinos Colombianos pase a un segundo plano.

Los impactos de la minería en los fondos marinos según estudios del CEPAL, y de los documentos de exploración sobre el Mar Rojo dan constancia que el uso indiscriminado en la explotación, la succión de los lodos metalíferos y las sustancias empleadas constituyen un potencial de contaminación importante a mediano y largo plazo.

El proyecto del código de minería específicamente para los fondos marinos contó con la ayuda del Consejo de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos desde 1998, con el fin de analizar el impacto de las empresas públicas o privados en la explotación o exploración minera.

La finalidad es reducir al mínimo los efectos contaminantes que se puedan presentar con el aprovechamiento indiscriminado de estos recursos.

En la actualidad multinacionales extranjeras han depositado inversión económica en Colombia, con el fin de conseguir licencias exploratorias para los fondos mineros. Utilizando para ello técnicas como *borehole mining*, *scraping*, *drag lines dredge*, *anchored suction dredge*, *tunneling* entre otras, las cuales sin la vigilancia y control permanente de estos procedimientos técnicos, la destrucción de los fondos marinos y la contaminación en fauna y flora es irreversible.

Colombia no posee una entidad especializada en estos temas, más que el protocolo legal de cumplimiento para las licencias mineras, que más allá del impacto ambiental se preocupa por tecnicismos e inversión.

Es evidente que se necesita hacer de la política del mar un propósito nacional, encaminado a la evolución internacional, países como Chile ratificaron en los últimos años la convención del mar abriendo camino en los proyectos del Pacífico Sur, y en la actualidad es un país que propende por el abanderamiento oceánico

4. CAPITULO IV

EVALUACIÓN ESTRATEGICA

El objetivo de la evaluación estratégica en la presente investigación es realizar una exploración analítica, detallando la situación en materia de política exterior Colombiana en la última década.

A partir del año 2003, y con relación a la destacada ley 99 de 1993 se modifica la estructura y se fusiona el Ministerio de Desarrollo con el Ministerio del Medio Ambiente conjugándose los fines de progresividad, sostenibilidad y permanencia mediante el decreto 216 del mismo año, denominado Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.

Lo que podría verse como un avance termino resultando una mixtura negativa para el desarrollo del país, el entendimiento de las políticas integrales en este caso se trabajó de manera individual, convirtiéndose prácticamente en tres Ministerios. Situación nada favorable para las problemáticas que posee Colombia.

Buenaventura ciudad del Valle del Cauca , es un Distrito Especial , Industrial Portuario y Biodiverso , aporta un volumen de carga de más del 60 % del comercio del país según fuentes de la Superintendencia de Puertos y Transporte convirtiéndose en el puerto más importante del pacífico y uno de los más relevantes de Colombia.

Sin embargo, Buenaventura es una de las ciudades con más dificultades en materia laboral, de vivienda, seguridad y en materia portuaria. El Ministerio de Vivienda, Medio Ambiente y Desarrollo Territorial no da muestras de crear una política integrada para el desarrollo de estas problemáticas dejándolo a la reserva presupuestal del Ministerio de Hacienda.

Con la Apertura Colombiana de los últimos diez años y la globalización mundial se ha incrementado la privatización de las empresas y el paso para que multinacionales extranjeras se apropien de los recursos naturales sin importar el impacto ambiental, debido a la falta de política nacional e internacional de

Colombia.

Muestra de lo anterior es la empresa Noble Energy y sus incansables luchas por la explotación del petróleo en el terreno comprendido sobre San Andrés, dado el fallo reciente de la Corte Internacional de la Haya y las pérdidas náuticas por parte de Colombia, empresas como éstas empezarían la explotación natural a una profundidad de más de 3,500 metros causando un impacto ambiental, según biólogos marinos expertos en el tema.

Es natural que la inversión privada sea necesaria para la competencia y el crecimiento comercial de un país en el fomento de las relaciones interportuarias esto en la medida que se respeten los protocolos, normatividad y el impacto tanto natural como social que generaría un proceso de explotación petrolera en Colombia si no se tiene la infraestructura adecuada para la planeación.

La situación económica de una región no solamente está dada por desarrollarse geográficamente en un puerto, hay diversidad de variables que constituyen el crecimiento y la expansión. No basta ser un espacio marítimo de aplicación portuaria sino se tienen las garantías laborales o de infraestructura para ejecutarlo.

En palabras de Armando Garrido , director de la caja de compensación del valle del cauca (COMFANDI) dice:

“todo el esfuerzo del gobierno central se concentra en el puerto en desmedro de la comunidad, que se siente excluida dramáticamente del proceso, ante la ausencia de mecanismos adecuados para irrigar la ciudad los beneficios de la apertura económica y la modernización de la infraestructura portuaria” (A. Otoyá, 2010) .

El narcotráfico en los puertos ha sido el resultado de la ausencia jurídica y Estatal, Buenaventura sirve como corredor para el paso de drogas ilícitas y armas para diversas partes del país e incluso fuera de él. Es natural que el recrudecimiento de las situaciones sociales de acentúe de manera progresiva y permanente, aunándose el control político y militar por el uso de estos corredores marítimos.

Las repercusiones sociales del abandono de estas regiones portuarias no sólo recae en el estancamiento comercial, tecnológico y político , sino también en

tendencias como el desplazamiento forzado de los Bonaerenses , hacia ciudades como Cali, Buga entre otras, el trabajo y la explotación infantil se hacen cada vez más fuertes, además de la trata de blancas y la explotación sexual. (Zambrano. O, 2003).

No obstante el gobierno Colombiano ha implementado un proyecto de expansión portuaria , mejorando la infraestructura de los puertos como el de Buenaventura y la calidad de ingresos de sus trabajadores. La reducción de tarifas y los costos de importe han servido para mejorar y proyectar el sector marítimo comercial con el fin de hacerlo más competitivo y permanente tanto en movimiento de carga, infraestructura, exportación etc... generando un desarrollo integral en todas las áreas portuarias.

La expansión Portuaria ha llegado a zonas como Tumaco en el departamento de Nariño en donde se pretende diversificar los productos de esta zona fortaleciendo la comunicación para unir esta zona con Belén Do Pará en el Brasil.

En materia económica y comercial, el Ministro de industria, comercio y turismo, Sergio Díaz Granados, aseguró que por los puertos marítimos del país se movieron 153 millones de toneladas de carga en 2012, lo que representó una variación de 1,3% frente al reporte de 2011 donde la variación tendía a un detrimento constante. (DANE, 2012).

Volumen de carga en los puertos

Más importantes de Colombia

PUERTOS	VOLUMEN DE CARGA DE EXPORTACIÓN
- Cartagena	34,7%
- Santa Marta	32,2%
- Guajira	26,6%

VOLUMEN DE CARGA DE IMPORTACIÓN	
- Buenaventura.	24,7%

Fuente : (Puertos Marítimos, 2013)

Con la creación del sistema de inspección simultánea también conocido por las siglas S.I.S, bitácora informática que deben utilizar los exportadores a nivel comercial para no solo programar sino controlar la inspección de mercancías a nivel nacional como internacional , y el sistema de comercio exterior 7/24 el cual permite que instituciones como el Invima (Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos) la Dirección de Impuestos y Aduanas y el Instituto agropecuario entre otros, operen las veinticuatro horas del día, siete días a las semana.

Un avance interesante en política exterior además de los avances en el marco jurídico que reglamenta la creación de estas dos importantes instituciones en los factores de vigilancia y control.

En materia militar, que un país bioceánico como Colombia solamente posea cuatro fragatas con tecnología estándar en relación a países como Chile o Brasil que cuenta con nueve fragatas y hasta un porta-aviones surge una reflexión frente a

los recursos económicos y su debida implementación.

En el año 2012 la armada nacional después de realizar una evaluación táctica a la flota naval y mediante el proyecto de ampliación y modernización de la estructura Aero-naval , realiza la adquisición de nuevos helicópteros multipropósito tipo Bell 412 con el fin de ejercer misiones de soberanía e incrementar la detección de unidades enemigas y de lanchas rápidas con material narcótico.

Los U-206 son otro ejemplo del avance y la modernización militar colombiana, son submarinos costeros comprados al arsenal naval alemán, aunque cuentan con más de cuarenta años de antigüedad, según los técnicos e ingenieros militares, aseguran que son una pieza táctica invaluable al contar con ocho torpedos DM2A3, nuevos periscopios, sistema ESM con el fin de seguir emisiones electromagnéticas que pueda dirigir al enemigo y un sistema de navegación mediante GPS.

De igual manera, Colombia contará con cinco nuevos patrulleros oceánicos del tipo OPV-80 según los esfuerzos de la Corporación de Ciencia y Tecnología para el desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial (Cotecmar).

El Almirante Roberto Sáchica presidente de Cotecmar, asegura que las embarcaciones son un trinomio es decir cuenta con una plataforma (Buque), un helicóptero equipado militarmente y una lancha rápida de interceptación. Herramientas vitales para contrarrestar el narcotráfico en estas zonas. (Portal Militar Colombiano, 2012)

Además los congresos internacionales de diseño e ingeniería naval que se celebrarán en Colombia son muestras del avance para la interrelación tecnológica con otros países.

En materia jurídica, la evolución Colombiana en la legislación ambiental se desarrolla básicamente con la implementación del Código Nacional de los Recursos Naturales y Protección del Medio Ambiente, indudablemente la Constitución de 1991, la creación del Ministerio del Medio Ambiente y su posterior mixtura con el de vivienda y desarrollo territorial, y la ley orgánica de planeación

de 1994 con algunos avances en la creación de instituciones para la investigación marítima. Lo anterior reúne el bloque ecológico de contenido en el desarrollo del marco jurídico ambiental y marítimo de Colombia.

Desde el 2009 Colombia viene desarrollando pequeños pasos sobre la implementación de políticas ambientales para el progreso marítimo, como el cuidado, provisión y mantenimiento del agua, y la prevención y mitigación del deterioro ambiental. Sin embargo el apoyo del gobierno desde hace mas de diez años en políticas ambientales ha venido declinando permanentemente, en el período del 2002 al 2010 se otorgaron más de 9000 licencias de explotación minera lo cual produjo la extinción de cientos de ecosistemas en las zonas costeras.

La Asociación Nacional de Licencias Ambientales (A.N.L.A.) según un estudio realizado en febrero del 2013 , concluyo que la contaminación ambiental marítima en la costa atlántica más específicamente en la zona de Santa Marta y el Puerto de Ciénaga era evidente, situación que hacia referencia a los cientos de cargamentos de químicos y residuos carboníferos que son arrojados al mar por compañías multinacionales como la Drummond el segundo mayor exportador de carbón en el país, sin hablar de incidentes de contaminación marítima a otras compañías como Glencore, BHP Billiton, Xtrata y Angloamerican .

¿Cuál es el análisis que debe realizar no sólo la ANLA sino el Ministerio del Medio Ambiente en la regulación de estas licencias? Muestra de ello se ve en la contaminación día tras día que producen la explotación indebida de los recursos hídricos en Colombia.

El panorama en la evaluación estratégica en los campos comerciales, militares y jurídicos no concluye satisfactoriamente para Colombia, pero la balanza puede equilibrarse con políticas públicas contundentes y comprometidas con el desarrollo del país no sólo a nivel económico sino ambiental.

CONCLUSIONES

- ❖ Colombia en la actualidad no posee una política exterior encaminada al sector marítimo y los avances jurídicos que desarrollan y estructuran su posición estratégica a nivel comercial, político y tecnológico, presentan serias falencias que determinan el estancamiento en el desarrollo sostenible del país.
- ❖ La no ratificación por parte de Colombia de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en los temas de delimitación marítima ha dado paso a controversias con otros países y pérdidas en la soberanía marítima como el fallo de la Corte Internacional de Justicia de la Haya con respecto al caso entre Colombia- Nicaragua y confrontaciones con países como Venezuela y Ecuador en materia fronteriza y de orden marítimo.
- ❖ Colombia es uno de los trece países del planeta tierra que concentran el 60% de los recursos biológicos en fauna y flora convirtiéndolo en un país estratégico en el desarrollo ambiental. No obstante, La libertad de explotación, exploración e investigación científica de recursos del mar no posee un respaldo institucional ni una aplicación jurídica relevante. Lo que conlleva la no variación en el medio de cambio ni a la consolidación de unidades eficaces que conformen una política internacional integral en los temas marítimos
- ❖ La participación internacional de los representantes Colombianos en temas de delimitación marítima ha estado plasmada en un hermetismo y desconocimiento perjudicial para el Estado y para sus ciudadanos.
- ❖ La falta de permanencia y seguimiento en las políticas públicas por parte del Estado colombiano en el orden marítimo, desencadena indudablemente las problemáticas con las que cuentan las regiones del Pacífico y del Atlántico en el país en materia de educación, empleo, calidad de vida y de servicios públicos como acueducto, agua potable y luz.

RECOMENDACIONES

Al concluir este trabajo investigativo es posible emitir algunas recomendaciones que le permitirán tanto a la comunidad académica como al gobierno colombiano crear una verdadera política exterior marítima a nivel estratégico con el fin de consolidar a Colombia como uno de los países con mayor proyección en el mundo.

- ❖ Se hace necesario que el gobierno Colombiano enfatice en la creación de una política exterior integral a nivel marítimo, desde las necesidades y problemáticas nacionales reforzando el diálogo y la permanencia y sostenibilidad de políticas públicas hacia las regiones portuarias.
- ❖ Aprovechar la ubicación geográfica del país como visión estratégica en el crecimiento comercial con otros países de Latinoamérica y el mundo. Explorando en el agua como un conducto de comunicación internacional. Para ello incentivar en la creación de una flota mercante privada, pública o de economía mixta sería esencial para la apertura internacional de Colombia y sus productos.
- ❖ Consolidar un Ministerio del Mar fortalecería la política exterior a nivel estratégico cumpliendo con las metas internacionales y posicionándose dentro de los países de abanderamiento oceánico en el mundo.
- ❖ Se hace necesario de igual manera que Colombia magnifique esfuerzos por ratificar la convención del mar con el fin de prevenir posteriores confrontaciones en materia marítima y la revisión de Cortes Internacionales. Lo cual ampliaría y solidificaría el marco jurídico y la relevancia internacional.
- ❖ La implemetación de una política ambiental contundente ha mostrado cambios significativos de manera positiva en el incremento económico, comercial y político, muestra de ello es Alemania y Chile con las actuales innovaciones en materia ambiental como los paneles solares, y la investigación marina.

- ❖ La A.N.L.A y el Ministerio del Medio Ambiente tiene que modificar los protocolos de otorgamiento de licencias marítimas y realizar estudios más específicos sobre el impacto ambiental que puedan generar la explotación de los fondos marinos.

BIBLIOGRAFÍA

- Campos, J. G. (1999). *Derecho Internacional Público* . Bogotá: Civitas. .
- Departamento Nacional De Planeación. (1991). *Una Política Ambiental para Colombia*. Bogotá: D.N.P.
- Departamento Nacional de Planeación . (1994). *D.N.P.* Bogotá: D.N.P.
- Departamento Nacional de Planeación . (2000). *Crisis Financiera y la Experiencia Internacional* . Bogotá : DNP.
- F.M.I. (1999). *Involving The Private Sector in Forestalling and Resolving Financial Crisis*. New York: F.M.I.
- Hernández, G. Z. (1997). *Selección de Discursos y Escritos Varios*. Bogotá: Printer Colombiana Ltda.
- Liévano, E. (1998). *Derecho Internacional Público*. Bogotá: Temis. (Quinta Edición).
- Lozano, A. R. (16 de Abril de 2006). *Períodico Universidad Nacional de Colombia*. Recuperado el 28 de Agosto de 2012, de Universidad Nacional : <http://www.adatum.com>
- Monrroy, G. C. (202). *Derecho Internacional Público*. Bogotá : Temis (Quinta Edición).
- Otoya, A. G. (2002). Hacia una Estrategia Colombiana Frente al APEC y el Pacífico. En A. G. Otoya, *Hacia una Estrategia Colombiana Frente al APEC y el Pacífico* (pág. 237). Bogotá: Nuevos Horizontes.
- Ozares, R. (1982). *Derecho del Mar*. Panamá: Panamá .
- Portal Militar. (18 de Febrero de 2012). *Webinfomil*. Recuperado el 13 de Junio de 2013, de Portal Militar Colombiano:
Desde: <http://www.webinfomil.com/2013/04/cinco-nuevos-patrulleros-oceanicos-ovp.html>
- Radio Cadena Nacional . (22 de Abril de 2013). *R.C.N. Noticias*. Recuperado el 17 de Junio de 2013, de Radio Cadena Nacional
Desde: <http://m.rcnradio.com/noticias/gobierno-descartp-emergencia-economica-en-san-san-andres-pero-le-girara-200-millones-36981>

- Rosseau, C. (1957). *Derecho Internacional Público* . Barcelona: Ariel.
- Ruiz, J. (2003). *Derecho Internacional del Medio Ambiente* . Madrid: Mc Graw Hill.
- Waltz, J., M., & Jollander. (2000). *Lifetime Achievement Award In Political Science*. Columbia: University Of Columbia.
- Zambrano, F. (1993). *El Pacífico Colombiano Diverso y Plural*. Bogotá: Cinep.
- Zambrano, F. (1993). *El Pacífico Colombiano Diverso y Plural* . Colombia: CINEP.
- Zárate, L. C. (2001). *Colombia y El Derecho del Mar*. Bogotá : Leyer.2001.

- Patiño, C. A. (2010), *Guerra y construcción del Estado en Colombia, 1810-2010*. Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada y Random House Mondadori.
- -Ministerio de Colombia, Ministerio de Agricultura (13 de Junio 1984). DECRETO 1436/84.
Desde: <http://www.bvsde.paho.org/bvsacd/cd38/Colombia/D1436-84.pdf>

- -El Nuevo Diario,(09 de Octubre de 2007).Fallo de CIJ pretensiones expansión de Colombia, Edición 9754.
Desde: <http://impreso.elnuevodiario.com.ni/2007/10/09/nacionales/61057>

- -Tratado, (23 de Diciembre de 1999).Tratado sobre delimitación marítima entre la Republica de Colombia y la Republica de Honduras.
Desde: http://www.sogeocol.edu.co/documentos/trat_col_honduras.pdf

- -Toda Colombia,(N.D). Fronteras de Colombia Limites y Tratados.
Desde: <http://www.todacolombia.com/geografia/fronteras.html>

- -Paralelo 15, (17 de octubre de 2007). Ignorancia y falta de participación de la ciudadanía con respecto al fallo de la Corte Internacional de Justicia en la Haya con relación al conflicto limítrofe entre Nicaragua y Honduras por el paralelo 15.
Desde: <http://paralelo15.bitacorras.com/>

- -Vladimir Lopez, (17 de Febrero de 2000). Viene Azcona Hoyos a restregarnos el tratado que firmó , Suscribió el Ramírez López y lo defiende en PARLACEN.
 Desde: <http://archivo.elnuevodiario.com.ni/2000/febrero/17-febrero-2000/nacional/nacional12.html>

- -Xiomara Chamorro, (08 de Octubre de 2007). Un fallo favorable a Nicaragua debilitaria a Colombia.
 Desde: <http://istmocentroamericano.blogspot.com/2007/10/un-fallo-favorable-nicaragua.html>

- Revista Virtual vía inveniendi et iudicandi (28 de Octubre de 2008) C. Rodríguez, Diferendo sobre el archipiélago de San Andrés y Providencia entre Colombia y Nicaragua.
 Desde : <http://viei.usta.edu.co/articulos/edi7/diferendoentrecolombia.pdf>

- Ministerio de Relaciones Exteriores, Plan fronteras para la prosperidad (N.D.)
 Desde: <http://www.cancilleria.gov.co/footer/prosperity>

- Tribuna Roja (8 de diciembre de 1972) Negociada la soberanía nacional,
 Desde: <http://tribunaroja.moir.org.co/El-TRATADO-SOBRE-LOS-CAYOS.html>

- El nuevo diario (3 de diciembre de 1999) El oneroso tratado Ramírez-López de 1986, A. Barboza.
 Desde: - <http://archivo.elnuevodiario.com.ni/1999/diciembre/03-diciembre-1999/opinion/opinion2.html>

- Tiquicia Costa Rica (N.D.) Límites marítimos entre Costa Rica y Colombia, A. Briceño Bonilla.

Desde: <http://www.tiquicia.com/articulos/derecho/tratadoCRCO.asp>

- Ministerio de Relaciones Exteriores, (N.D.) Fronteras marítimas, Dirección de soberanía territorial.

Desde: <http://www.cancilleria.gov.co/colombia/sovereignty/maritime>.

- C.N Canaval A, (23 agosto 2013) ARMADA NACIONAL- CREMIL, 2013. Entrevistado Por: Cepeda J., Bogotá.
- C.N. Lancheros Rocío, (4 agosto, 2013) ARMADA NACIONAL- DIMAR, 2013. Entrevistado Por: Cepeda J., Bogotá
- (Embajada de Perú en Colombia, (12 marzo 2013) Entrevistado por Cepeda. J)
- Miranda W. (2012, 25 agosto) Entrevistado Por : Cepeda. J., Bogotá.
- Cadena. W. (2013, 17 junio) Entrevistado Por: Cepeda J.
- Rosanía N. (2013, 12 julio). Entrevistado por Cepeda. J