



Facultad de Derecho

Maestría en Derecho Público Militar

## **Insuficiencia Normativa sobre Remoción de Restos de Naufragios en Colombia**

Jaime Ramírez Romero

Código 3000594

Artículo de reflexión para optar por el título de  
**Magister en Derecho Público Militar**

Bogotá, D.C.

2016

**Tabla de Contenido**

	Pág.
Resumen .....	4
Abstract.....	5
Introducción .....	6
Metodología .....	8
Insuficiencia Normativa sobre Remoción de Restos de Naufragios en Colombia .....	10
Contextualización.....	10
Problemática en San Andrés Isla por Restos de Naufragios .....	12
Antecedentes .....	12
Acción Popular.....	13
Concepto Técnico de CORALINA.....	14
Visita de campo.....	14
Otras Naves Hundidas.....	15
Sentencia del Tribunal Administrativo de San Andrés, Providencia y Santa Catalina sobre Restos de Naufragios.....	15
Marco Jurídico Nacional sobre Remoción de Restos de Naufragios .....	18
Constitución Política .....	18
Código de Comercio .....	19
Leyes .....	20
Decretos.....	20
Resoluciones .....	22
Jurisprudencias sobre siniestros marítimos.....	22
De la Corte Constitucional.....	22
Del Consejo de Estado .....	23
Marco Jurídico Internacional .....	25

REMOCIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIOS EN COLOMBIA	3
La Organización Marítima Internacional (OMI).....	25
El Convenio Internacional de Nairobi 2007.....	25
Comentarios respecto del Convenio .....	29
Estados que han ratificado el Convenio sobre Remoción de Restos de Naufragio	30
Bondades del Convenio Internacional de Nairobi 2007 .....	31
Convenios de la OMI suscritos por Colombia que se relacionan con Nairobi .....	31
Conclusiones .....	36
Referencias Bibliográficas .....	37

### **Resumen**

A partir de lo observado en San Andrés Isla y del estudio exploratorio de normas, doctrina y jurisprudencia nacional, así como del examen de información existente en medios electrónicos y el análisis de instrumentos internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI) acogidos, así como de otros no adoptados por la legislación interna como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar), este artículo de reflexión pretende demostrar que en Colombia existe una laguna jurídica respecto del tema de remoción de restos de naufragio, siendo necesario que el Estado adopte mediante ley el Convenio Internacional de Nairobi 2007, para contar con procedimientos aplicables cuando sea necesario rescatar y remover buques que tengan siniestros marítimos en aguas jurisdiccionales.

**Palabras clave:** Buque, Estado, Remoción, Riesgo, Siniestro Marítimo.

**Abstract**

Judging by the looks of the San Andres situation and the studies in the field of law, doctrine and jurisprudence, as well as the review of the existing information in electronic media and analysis of international instruments adopted by the International Maritime Organization (IMO), as well as other non-adopted instruments by Colombia legislation such as the United Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), this article aims to demonstrate that in Colombia there is a legal vacuum on the issue of wreck removal, being necessary the adoption of the Nairobi International Convention of 2007, through an act of legislation in order to have an applicable framework regarding the removal and rescue of maritime casualties in territorial waters.

**Keywords:** Ship - State - Removal - Risk - Marine casualty.

### **Introducción**

Este artículo de reflexión se aborda partiendo del objetivo general que visualiza la existencia de un vacío normativo en Colombia respecto a la remoción de restos de naufragio, que se evidencia en las conclusiones, luego de hacer el análisis de la problemática desde el punto de vista del razonamiento inductivo, con base en el método cualitativo y la teoría fundamentada aplicada al caso particular.

Primeramente hay que tener en cuenta que en el contexto nacional, Colombia exporta sus productos por vía marítima, pues tiene 14 tratados de libre comercio y acuerdos comerciales internacionales con varios países del mundo. Es así como por sus aguas marítimas navegan muchos barcos que transportan diferentes tipos de carga, cruceros de turismo nacional e internacional, así como pesqueros que aumentan el tráfico marítimo. Adicionalmente, se ubican buques que realizan actividades de exploración de los recursos del mar costa afuera, cuyas dinámicas están ligadas con las políticas del Gobierno para el Sector Marítimo, el medio ambiente y los intereses marítimos, conforme al Plan Nacional de Desarrollo.

Análogamente, las Capitanías de Puerto de Tumaco, Buenaventura y Bahía Solano en la costa Pacífica, así como las Capitanías de Puerto de Turbo, Coveñas, Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, y San Andrés en la costa Caribe adelantan de una (1) a quince (15) investigaciones por siniestros marítimos al año, por hechos que ocurren en aguas marítimas jurisdiccionales colombianas, siendo éstas llevadas de acuerdo con el procedimiento previsto en el Decreto Ley 2324 de 1984. Tales accidentes marítimos están relacionados directamente con la remoción de restos de naufragios que pregonan el Convenio de Nairobi 2007.

En particular, San Andrés, Isla es una región insular de gran importancia para Colombia por sus condiciones geopolíticas, económico-culturales y ambientales, por consiguiente se tomó como punto focal o de observación. Además, porque al hacer la visita de campo al mencionado territorio se encontraron barcos que se están hundidos o semi-hundidos debido a siniestros marítimos y otras causas, que por las condiciones marinas y de tiempo que llevan en el lugar presentan gran deterioro.

Para trasegar por el tema en cuestión, es un referente importante el enfoque de la jurisprudencia teniendo en cuenta que la Corte Constitucional (Sentencia C-402 del 5 de junio de 1992) ha dicho que los jueces en un Estado social de derecho son portadores de la visión institucional en procura del interés general. En ese orden de ideas es importante conocer el

derrotero que marca la sentencia del 27 de mayo de 2011 proferida por el Tribunal Administrativo de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, que se refiere a unas naves hundidas en San Andrés y ordena su remoción porque determinó que por sus condiciones particulares son un peligro para la comunidad y pueden atentar contra los derechos colectivos previstos en la Constitución Política.

Las normas legales contenidas en leyes, decretos, en el Código de Comercio y en Resoluciones son fuente del derecho marítimo nacional en materia de remoción de buques. De igual manera, lo constituye la jurisprudencia en materia de siniestros marítimos.

Por otra parte, hay que recordar que la Organización Marítima Internacional (OMI) - organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por buques- tuvo la idea que en casos de siniestros marítimos los Estados ribereños deben tomar acciones inmediatas para que los propietarios de las naves hagan la remoción de estas, con el apoyo de los Estados de bandera, siendo necesario contar con procedimientos uniformes que faciliten la remoción de restos de naufragios, con fundamento en el Convenio Internacional de Nairobi 2007, que entró en vigor a partir del mes de abril del año 2015.

Los comentarios del Convenio son positivos y los países que lo suscribieron representan una gran proporción de la flota marítima, por lo tanto no cabe duda que el instrumento tiene grandes beneficios que pueden ser capitalizados para mejorar el transporte marítimo internacional.

Es preciso destacar que Colombia es parte de la OMI desde el año 1974, y dado el vacío normativo que se menciona respecto de la remoción de restos de naufragios en Colombia, en el apartado de conclusiones se propone ratificar el Convenio antes mencionado, acorde con los postulados del derecho internacional público mediante ley. Una vez proferida la ley, ésta requeriría ser reglamentada por el Gobierno Nacional en lo que corresponda, así como por la Autoridad Marítima en lo atinente a las naves de 25 a 300 toneladas de Registro Bruto, con fundamento en sus facultades legales, por tratarse de naves de rango inferior al reglado por el Convenio.

### **Metodología**

Para resolver la pregunta principal planteada en este trabajo se acudió al método de investigación jurídico exploratorio, teniendo en cuenta que no se encontraron obras que analicen directamente el tema. Se procedió a realizar una evaluación teórica que evidenció la insuficiencia de normas relacionadas con la remoción de restos de naufragio a que alude el Convenio Internacional de Nairobi de 2007.

Ahora bien, se evaluó la perspectiva del transporte marítimo nacional e internacional, así como los índices de siniestros marítimos. La observación se centró en el área marítima de San Andrés Isla a razón de sus condiciones especiales de geopolítica y factores económico-culturales y ambientales, sumado a que es la región del país donde hay varias naves hundidas las cuales fueron evidenciadas en una visita de campo. Dándose cumplimiento a una orden judicial, dos (2) de las naves hundidas fueron removidas del muelle departamental donde se encontraban, lográndose determinar una presunción holística que es coherente con el Convenio de Nairobi 2007.

De otra parte, se efectuó un estudio jurídico proyectivo de las normas legales que aluden a la temática en estudio, partiendo de la Constitución Política, el Código de Comercio, el Decreto Ley 2324 de 1984 y las Resoluciones vigentes de la Dirección General Marítima (DIMAR), así como por una en particular que se cita más adelante, emanada de la Superintendencia de Puertos y Transporte, que prevé la remoción de naves que sufran siniestros en los puertos.

Adicionalmente, se hace el análisis jurisprudencial de una sentencia del Tribunal Administrativo de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, que se refiere a buques hundidos que deben ser removidos; así como unas sentencias proferidas por la Corte Constitucional y el Consejo de Estado que se pronuncian, entre otras cosas, respecto de la facultad jurisdiccional y la competencia de la DIMAR para proferir decisiones con carácter de fallos en las investigaciones de siniestros marítimos, toda vez que éstos están ligados directamente con la remoción de los restos de naufragios que trata el Convenio de Nairobi 2007.

De igual manera, se forjó la búsqueda en sitios web sobre remoción de restos de naufragio en Colombia obteniendo como referente el Convenio de Nairobi 2007. Paralelamente, se comparó la situación de otros Estados de América Latina, particularmente aquellos que son parte de la Organización Marítima Internacional y de la “Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas” –ROCRAM-, entre ellos: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, pues



son un referente en los temas marítimos. Se encontró que a abril 30 de 2016 la República de Panamá adoptó el Convenio Internacional que se propone, mientras que los demás Estados están estudiando su la viabilidad desde 2012.

Así las cosas, este artículo de reflexión pretende ser un punto de partida para posteriores investigaciones acerca del tema, el cual muy seguramente va a tener gran incidencia en el país por los recientes tratados internacionales de libre comercio suscritos por Colombia. Dichos tratados posibilitan el transporte de mercancías a bordo de buques de gran tonelaje y el incremento del turismo marítimo a nivel nacional e internacional, que puede incidir en accidentes marítimos.

Igualmente, con este artículo se pretende visualizar la necesidad de tomar medidas apropiadas de seguridad marítima frente a la implementación de las políticas del Gobierno Nacional contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo, acorde con los intereses marítimos y la viabilidad de explorar y explotar los recursos del mar costa afuera, que también causan accidentes marítimos y requieren ser analizados a fondo por el Estado.

## **Insuficiencia Normativa sobre Remoción de Restos de Naufragios en Colombia**

### **Contextualización**

La República de Colombia ocupa una posición geográfica destacada en la región, máxime si se tiene en cuenta el tránsito de buques (Basterretxea Iribar, 2010) por el canal de navegación interoceánico de Panamá, el cual viene siendo ampliado desde el año 2007 para aumentar su capacidad de flujo. Se estima que para el 26 de junio de 2016 dicho canal será reinaugurado.

Según información tomada de Procolombia -entidad vinculada al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo que se encarga de promover las exportaciones no minero-energéticas y la inversión extranjera- el país exporta el 99,95% de sus productos por vía marítima, lo que corresponde a un volumen de exportaciones de 44'668.015 de toneladas.

En suma, las operaciones con destino a la Unión Europea cuentan con más de 630 rutas directas, cubiertas por 13 empresas navieras y 5 consolidadores de carga, con un alcance superior a 100 ciudades (Edimedios, 7 de enero de 2016).

Incluso, Procolombia también señaló que:

El transporte marítimo representa el 90 por ciento del comercio internacional de Europa y el 40 por ciento del comercio interior de la UE, con más de 1.200 puertos con movimiento de carga que permiten el comercio y la conexión entre los países miembros de la UE (Procolombia, 2015, párr. 1).

Es así como la Presidencia de la República reportó que en marzo del 2015 llegó a Cartagena de Indias por primera vez el crucero “Carnival Triumph”, el cual transporta más de 3.800 turistas, iniciando su recorrido en Galveston - Texas, para visitar los puertos de Colón, Panamá, Gran Caimán y Santa Marta. Igualmente, el 11 de noviembre de 2015 publicó que arribó a la Ensenada de Utría en el departamento del Chocó el crucero “The World Residences at Sea” con 120 pasajeros provenientes de Singapur, lo que ha contribuido a aumentar el turismo en esta región del país.

Del mismo modo, las estadísticas de la Dirección General Marítima reportadas en la rendición de cuentas de abril del 2016 indican el siguiente movimiento de tráfico marítimo internacional durante los últimos dos (2) años:

Tabla 1. Movimiento de tráfico marítimo internacional en 2014 y 2015

Capitanía	Arribos		Zarpes	
	2014	2015	2014	2015
Barranquilla	1.421	1.382	1.436	1.384
Buenaventura	1.447	1.556	1.447	1.537
Cartagena	4.608	4.552	4.081	3.667
Coveñas	350	466	350	464
Providencia	182	164	166	137
Puerto Bolívar	587	484	603	493
San Andrés	338	288	281	203
Santa Marta	1.841	1.821	1.744	1.757
Tumaco	279	255	274	224
Turbo	564	562	562	568
Total	11.617	11.530	10.944	10.434

Por su parte, la revista Dinero, en la publicación del 2 de noviembre de 2015, informó que en total este año habrán 43 embarques de pasajeros visitando Cartagena de Indias, en los que más de 45.000 serán nacionales y 10.000 internacionales iniciando su recorrido en Cartagena la mencionada ciudad (Murray, 2015)

Por otra parte, Colombia tiene 14 Tratados y Acuerdos de Libre Comercio suscritos con varios países del Mundo. Igualmente, está en proceso de negociaciones con tres (3) más (Ministerio de Industria y Comercio de Colombia, 2016).

Carlos Usarte Miguel, en su trabajo titulado “La Seguridad en el Trabajo a Bordo de los Buques Mercantes: Análisis de los Accidentes Laborales y Propuestas para su Reducción” expone:

Es en la navegación costera ya sea de cabotaje como de gran cabotaje, donde se producen el mayor número de accidentes. (...) El mayor número de accidentes en este tipo de navegación viene dado por los riesgos que entraña. Estos riesgos pueden ser comunes como mucho tráfico, riesgos para la navegación como boyas, bajos, canales de separación de tráfico, etc. Y otros que no son comunes y dependen del tipo de buque que navegue como son la fatiga, el número de tripulantes, la práctica en este tipo de navegación, etc. (Usarte, 2013, p. 45).

En cuanto al porcentaje global de los siniestros marítimos ocurridos en Colombia en los dos (2) últimos años, la Autoridad Marítima reporta las siguientes estadísticas:

Tabla 2. Siniestros marítimos en Colombia en 2014 y 2015

<b>Capitanía de puerto</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>Total</b>
Tumaco	02	03	05
Buenaventura	09	07	16
Bahía solano	01	00	01
Turbo	01	00	00
Coveñas	07	04	11
Cartagena	05	08	13
Barranquilla	04	01	05
Santa marta	05	12	17
San Andrés*	15	07	22
<b>Total</b>	<b>49</b>	<b>42</b>	<b>90</b>

Todo lo anterior permite concluir que en aguas jurisdiccionales colombianas hay un gran volumen de tráfico marítimo internacional. Así mismo, que el número de siniestros marítimos que adelantan las Capitanías de Puerto es alto y en algunos casos ha sido necesario hacer la remoción de naves como se verá más adelante.

### **Problemática en San Andrés Isla por Restos de Naufragios**

#### **Antecedentes**

Geográficamente San Andrés Isla hace parte de un grupo de islas del mar Caribe colombiano, las cuales integran el único Departamento Archipiélago del país, en donde se destacan tres (3) factores principales, a saber: geopolítico, económico-cultural y ambiental.

#### ***Factor geopolítico***

El Departamento Archipiélago está ubicado en las coordenadas 12° 35' 37" y 14° 42' de latitud norte y 81° 40' 49" y 81° 43' 13" de longitud oeste. Su ubicación geográfica implica que Colombia tenga fronteras marítimas con Costa Rica, Honduras, Jamaica, Haití, República Dominicana y Nicaragua. Con este último país se tienen diferencias desde hace más de 200 años por discusiones que se han centrado en torno a la soberanía. Dicho litigio ha tenido cuatro etapas claves así: “La primera relacionada con todos los hechos ocurridos antes de 1928; la segunda de 1928 a 1980; la tercera de 1980 a 2000 y por último, del 2001 a la fecha” (Insignares, 2013, párr. 1), persistiendo a la fecha las discusiones en el plano internacional.

### ***Factor económico y cultural***

El Departamento de San Andrés y Providencia basa su economía principalmente en el turismo y el comercio. En lo social existe la comunidad raizal cuyos orígenes se remontan al siglo XVII cuando los británicos decidieron asentarse en las islas que estaban ignoradas por parte de España (Cano, 2005).

Así mismo, se encuentran inmigrantes de diferentes departamentos de Colombia o continentales, en su mayoría hispano-hablantes y de religión católica, sumados a una pequeña comunidad extranjera proveniente del Medio Oriente principalmente y de otras islas del Caribe, Suramérica y regiones de Europa. La heterogeneidad poblacional del archipiélago es el producto de varios siglos de historia, cuyo denominador común son las dinámicas migratorias de diversas poblaciones (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2005).

### ***Factor ambiental***

El Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina tiene una de las zonas arrecifales más grandes en extensión de Colombia, donde se pueden encontrar más de cincuenta (50) especies de corales escleractíneos, 40 de octocorales y 100 de esponjas (Díaz, 1998).

La zona de coral hace parte de la reserva marina “Seaflower”, declarada en el año 2000 por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) como Reserva de la Biósfera, enunciada como Área Marina Protegida (AMP) (Coralina-Invemar, 2012), por el Ministerio de Ambiente, Vivienda, y Desarrollo Territorial, mediante Resolución No. 107 del 27 de enero de 2005.

### ***Acción Popular***

En el año 2009, el señor Radley Erington Bent Bent demandó ante el Juzgado Administrativo de San Andrés, Providencia y Santa Catalina mediante Acción Popular a varias autoridades, entre ellas: el Ministerio de Defensa Nacional-Dirección General Marítima, el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y a la Corporación CORALINA, argumentando que la “Bahía de San Andrés” se había convertido en un “cementerio de barcos”, ya que se encontraban 24 barcos abandonados, algunos de ellos a cargo de la Fiscalía General de la Nación y la Dirección Nacional de Estupefacientes –DNE-, sin que las autoridades competentes realizaran acciones para preservar y proteger las playas y la zona marítima, atentando de manera grave contra el Derecho Colectivo al goce del espacio público. Además, planteó que las naves se encuentran en avanzado estado de deterioro y por lo tanto atentan contra los derechos colectivos,

la defensa del patrimonio público y la moralidad administrativa, pues están causando daño a la vegetación marina (The Archipelago Press.Co, *s.f.*).

Mediante Auto del 29 de septiembre de 2009 el Juzgado Administrativo de San Andrés, Providencia y Santa Catalina admitió la demanda y, posteriormente, con el proveído del 3 de agosto de 2010 remitió el expediente, por competencia, al Tribunal Administrativo de San Andrés, en virtud de lo reglado en el artículo 57 de la Ley 1395 del 12 de julio de 2010 (The Archipelago Press.Co, *s.f.*).

### **Concepto Técnico de CORALINA**

La Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, CORALINA, en oficio del 13 de septiembre de 2009, manifestó que esa entidad realizó estudios de impacto ambiental a los casos de encallamientos ocurridos en áreas arrecifales de San Andrés Isla. Como resultado se encontraron ocho (8) barcos hundidos y uno (1) semi-hundido en el mar, particularmente en los sectores conocidos como el balneario de Los Almendros, condominio La Mansión, Náutica Chamey, Puente del Hotel Mar Azul, embarcadero de la Estación Nemes Marina, cercanías del Hotel Sunrise Beach y la Casa de la Cultura. Algunos de estos barcos presentan bastante deterioro por el tiempo que llevan en el lugar, mientras que cuatro (4) de ellos mostraron signos de amenaza al coral y pastos marinos<sup>1</sup>.

### **Visita de campo**

El 11 de Junio de 2015 se realizó un recorrido por la playa de San Andrés, desde donde se observaron algunas naves que están semi-hundidas en aguas marítimas, particularmente en el sector nororiental de la Isla. Se averiguó con funcionarios de la Capitanía de Puerto donde reposan los expedientes que contienen los antecedentes de 22 naves que se encuentran en estado de abandono, algunas de ellas debido a que sufrieron siniestros marítimos y no fueron retiradas del lugar, y otras que estuvieron retenidas por estar vinculadas con el delito de narcotráfico, puestas a disposición de la Dirección Nacional de Estupefacientes por parte de la Fiscalía, quedando en el mar sin control.

La Corporación CORALINA a través de la Subdirección de Mares y Costas y los Grupos de Investigación y Monitoreo ejerció control y vigilancia de los casos relacionados con los citados buques hundidos, siendo estudiados en asocio con la Secretaría Jurídica, la cual realizó las actuaciones administrativas para sancionar a los infractores de las normas ambientales. De lo

---

<sup>1</sup> Oficio del 13 de septiembre de 2009 suscrito por el señor Radley Brington Bent Bent.

anterior no se lograron resultados positivos debido a que los propietarios de los buques se encontraban detenidos.

En el Tribunal Administrativo de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, se halla el expediente No. 88001-23-31-000-2010-00028-01 de la Acción Popular del señor Radley Erington Bent Bent.

La conclusión principal de la visita a los barcos que están hundidos en San Andrés Isla es que las autoridades deben trabajar unidas en beneficio de la comunidad y los cometidos Estatales, pues se traslapan competencias y las normas existentes presentan vacíos que deben ser llenados por el legislador y por los jueces, como en el caso de la remoción de restos de naufragios.

### **Otras Naves Hundidas**

Hay que tener presente que en cercanías de San Andrés también ocurrieron recientemente los siniestros marítimos de la motonave “MIS ISABEL”, de bandera colombiana, que naufragó en enero de 2012 a 9 millas de la Isla, y la motonave “MEMORY”, de bandera panameña, que encalló en abril de 2015 en el sector suroriental. Esta última motonave contiene aún parte de la carga correspondiente a 1.700 toneladas de materiales para construcción y 1.100 galones de combustible que no han podido ser extraídos de los tanques debido a las condiciones del mar, convirtiéndose en una amenaza para la navegación, la vida humana y el ambiente.

Este último siniestro fue publicado el 23 de abril de 2015 por el periodista Eduardo Lunazzi del periódico El Tiempo, en su página web oficial, quien reconoció que la Capitanía de Puerto está adelantando la investigación por el siniestro marítimo y que la Autoridad Ambiental está realizando acciones para mitigar la afectación de ecosistemas importantes como los arrecifes y pastos marinos (Lunazzi, 2015).

### **Sentencia del Tribunal Administrativo de San Andrés, Providencia y Santa Catalina sobre Restos de Naufragios**

Mediante sentencia del 27 de mayo de 2011 el ente judicial accedió a proteger los derechos colectivos al goce de un ambiente sano y los recursos naturales, a la existencia del equilibrio ecológico y al goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público (The Archipelago Press.Co, *s.f.*).

El Tribunal señaló que las autoridades no demostraron estar cumpliendo adecuadamente con su deber funcional de exigir a los propietarios, secuestres o administradores el mantenimiento debido a las embarcaciones que están hundidas en la Bahía de San Andrés. Así mismo, se anotó

que las embarcaciones son objeto de las normas ambientales, razón por la cual las autoridades marítimas, ambientales y administrativas deben tomar las medidas necesarias para que las motonaves no destruyan o contaminen los ecosistemas marinos de las aguas del archipiélago. Para que esto suceda sólo basta con una embarcación en mal estado y, de acuerdo con la jurisprudencia del Consejo de Estado, la inexistencia de parámetros legales que impidan la medición del impacto ambiental no implica la desprotección del derecho colectivo al goce de un ambiente sano, ya que la responsabilidad de saneamiento ambiental le corresponde al Estado.

Sumado a lo anterior, se agregó que al ser el mar y sus recursos de carácter público, su vigilancia, protección y recuperación le compete al Estado, quien debe propender por su conservación a través de las diferentes entidades responsables de la protección de la diversidad y control de los factores que causan contaminación o depredación del ambiente marino.

De esa forma, el Tribunal ordenó que las motonaves en mal estado debían ser removidas o contar con trabajos de mantenimiento a cargo del Departamento Archipiélago de San Andrés y la Dirección Marítima, con la asesoría técnica de la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, CORALINA.

En consecuencia, el Despacho ordenó a CORALINA y DIMAR realizar en un (1) mes un informe técnico en el que identificaran y determinaran cuáles naves debían ser retiradas del lugar por constituir una amenaza para el ambiente marino, debiendo ser removidas por los responsables de ellas. De no ser posible la identificación de dichos responsables, esta actividad estaría a cargo del Departamento Archipiélago y de la DIMAR, con la asesoría técnica de CORALINA.

El fallo de primera instancia fue apelado. El 23 de febrero de 2012 el Consejo de Estado profirió una decisión de segunda instancia en la que analizó el tema atinente a las acciones populares y los derechos e intereses colectivos, así como los argumentos expuestos por las partes. La DIMAR presentó sus alegatos basándose en las investigaciones que adelantó por siniestros marítimos. Sin embargo, el máximo órgano de lo contencioso administrativo consideró que:

Si bien se requirió en varias ocasiones a los secuestres provisionales y armadores de las embarcaciones encalladas para que cumplieran con sus funciones de custodia, e inició y falló las investigaciones administrativas en contra de quienes incumplieron las normas marítimas, dichas medidas no fueron efectivas para lograr la protección del ecosistema marino, pues los responsables han sido renuentes a cumplir con sus obligaciones y las embarcaciones están generando daños ambientales.



Las autoridades no pueden limitarse a adelantar las investigaciones en casos de siniestros marítimos, porque también tienen funciones relacionadas con la preservación del medio marino, debiendo actuar de manera armónica con otras entidades y particulares que tienen responsabilidad respecto de hechos contaminantes, por lo tanto encontró que los derechos colectivos estaban siendo amenazados, así como el uso y goce del espacio público.

El Consejo de Estado confirmó la decisión de primera instancia del 27 de mayo de 2011, proferida por el Tribunal Administrativo de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, Radicación 88001-23-31-000-2010-00028-01, 2012).

Posteriormente, la Procuraduría Judicial, Ambiental y Agraria de San Andrés, el 6 de marzo de 2013 impetró ante el Tribunal Administrativo de San Andrés y Providencia una Acción de Desacato por el incumplimiento del fallo antes anotado. El mismo Despacho, mediante providencia del 23 de mayo de 2013, ordenó la remoción de los restos de las motonaves “TARU II” y “TARU III” de bandera colombiana que estaban hundidas en el sector del muelle departamental.

El traslado de las naves fue efectuado por una empresa particular contratada para ello, mientras que el hundimiento controlado de los restos fue realizado por militares de la Armada Nacional, con el apoyo técnico de funcionarios de CORALINA. Esto implicó un gasto considerable para la Gobernación del Departamento Archipiélago, el cual pagó más de seiscientos millones (\$600.000.000,00) de pesos, así como para la institución castrense que tuvo que emplear un buque, potencial humano, equipos y elementos durante dos (2) días para cumplir la decisión adoptada por el Despacho Judicial.

Es de tener presente que la institución naval no tiene dentro de sus responsabilidades este tipo de tareas, pues acorde con el artículo 217 de la Constitución Política, le concierne la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional. Sin embargo, es la entidad que tiene más conocimiento y experiencia en este tipo de actividades.

### **Marco Jurídico Nacional sobre Remoción de Restos de Naufragios**

#### **Constitución Política**

No establece una norma específica que refiera el tema investigado. Sin embargo, prevé disposiciones que deben ser acatadas por todos los ciudadanos como cuando ordena que los particulares son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución y las leyes y los servidores públicos lo son por la misma causa, así como por omisión o extralimitación en el ejercicio de las mismas (Colombia, 2007). Lo anterior se relaciona con los deberes de todo ciudadano que están previstos en el artículo 95 de la Carta Magna, que pueden ser aplicados en caso de incumplimiento de normas marítimas o de siniestros marítimos.

La norma de normas señala en sus artículos 79 y 80 que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, siendo el Estado responsable de planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales para garantizar el desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. Además, el Estado debe prevenir y controlar los factores que producen deterioro ambiental, imponer sanciones y exigir la reparación de los daños causados; igualmente, debe ayudar a otras naciones en el amparo de los ecosistemas situados en zonas de frontera (Colombia, 2007).

En el artículo 81 de la Constitución también se prohíbe la fabricación, importación, posesión y uso de armas químicas, biológicas y nucleares, así como la introducción al territorio nacional de residuos nucleares y desechos tóxicos, muchos de los cuales son traídos al país en barco.

En el artículo 88 se dispone que la ley regula las acciones populares para proteger los derechos e intereses colectivos relacionados con el patrimonio, espacio, seguridad y salubridad pública, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza. También regula las acciones originadas por los daños causados a un número plural de personas sin perjuicio de las correspondientes acciones particulares. Así mismo, define los casos de responsabilidad civil objetiva por el daño inferido a los derechos e intereses colectivos.

En el artículo 90 se prescribe que el Estado responde patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputados, causados por la acción u omisión de las autoridades públicas, y en caso de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de tales daños, como consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél repite contra éste. Dicha medida puede ser tomada en casos de naves hundidas donde se demanda al Estado.

El artículo 93 se dispone que los convenios internacionales ratificados por el Congreso, que reconocen derechos humanos, prevalecen en el orden interno. Igualmente el artículo 101 enseña que forman parte de Colombia, además del territorio continental, el archipiélago de San Andrés, Providencia, Santa Catalina y Malpelo, además de las islas, islotes, cayos, morros y bancos que le pertenecen. También hacen parte de Colombia el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental y la zona económica exclusiva en los términos del Derecho Internacional o con fundamento en las leyes colombianas a falta de normas internacionales. Este territorio lo menciona el Convenio de Nairobi 2007 para sus fines.

Los anteriores preceptos que hacen parte del articulado de la Constitución Política, si bien tienen que ver con principios fundamentales, con los derechos colectivos y del ambiente, así como con la protección y aplicación de los derechos, no cabe duda que son concordantes con las normas internacionales que propenden por la protección del medio marino, especialmente cuando se habla de la recuperación de restos de naufragios que al no ser bien manejados pueden convertirse en un riesgo para la navegación y el ambiente.

### **Código de Comercio**

En el Libro Quinto se encuentra todo lo relacionado con el tema de la navegación, las actividades marítimas, las funciones de la Autoridad Marítima, el concepto y clases de naves, las obligaciones del armador, del agente marítimo, del capitán y de la tripulación, etc. No obstante, se toman en cuenta únicamente los preceptos que tienen correspondencia con el hundimiento y remoción de las naves por aludir al tema investigado.

En las obligaciones del armador y/o propietario de la nave está la de responder por las culpas del capitán, así como por la extracción de los restos de la nave naufraga en los diversos tipos o clases de siniestros marítimos, así como por la asistencia en casos de salvamento de naves y por el pago de los gastos que implica el salvataje (Artículos 1478 y 1481). Sin embargo, la norma señala que responde sólo hasta por el valor de la nave, sus accesorios y el flete.

El Código define lo que se considera como accidente o siniestro marítimo y deja abierta la posibilidad de incluir aquellos hechos que sean descritos como tales por los tratados, convenios o la costumbre internacional o nacional (Artículo 1513). Igualmente, determina que la asistencia y el salvamento, de ser positivos, dan lugar a remuneración.

Las anteriores disposiciones del Código de Comercio están en consonancia con los lineamientos del Convenio de Nairobi 2007 sobre remoción de restos de naufragios, por cuanto

establece los diferentes tipos de siniestros marítimos y señala quiénes son los responsables de hacer el salvamento y pagar por los gastos que se generen.

### **Leyes**

La ley 10 de 1978 dicta las normas sobre mar territorial, zona económica exclusiva, plataforma continental y otras disposiciones, las cuales son fundamentales en el evento de ratificar el Convenio aludido.

De igual forma la Ley 1 de 1991 regula el Estatuto de Puertos Marítimos. En el artículo 3 dispone que a la Superintendencia General de Puertos le compete definir las condiciones técnicas de operación de los puertos.

Las dos normas mencionadas anteriormente son de gran importancia para el objeto del artículo, ya que la primera determina la jurisdicción marítima de Colombia y la segunda establece las condiciones técnicas de operación en los puertos. Al ser esta última reglamentada mediante Resolución No. 0071 del 11 de febrero de 1997 de la Superintendencia de Puertos y Transporte, permite que los propietarios, armadores y agentes realicen la remoción de las naves cuando sufran siniestros marítimos en los canales de acceso a los puertos, muelles o terminales.

### **Decretos**

El Decreto Ley 2324 del 18 de septiembre de 1984, en el artículo 2 dispone que la Dirección General Marítima ejerce su jurisdicción hasta el límite exterior de la zona económica exclusiva, en las aguas interiores marítimas, canales intercostales y de tráfico marítimo, sistemas marinos y fluviomarinos, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, lecho y subsuelo marinos; aguas supradyacentes, litorales, incluyendo playas y terrenos de bajamar, de los puertos del país situados en su jurisdicción; en las islas, islotes y cayos, así como en algunos ríos, entre ellos, el Magdalena, desde la desembocadura en Bocas de Ceniza hasta 27 kilómetros aguas arriba.

En el Título IV se establece el procedimiento para adelantar las investigaciones por accidentes o siniestros marítimos, destacando en el artículo 25 que estas actuaciones que involucren naves o artefactos navales se adelanten y fallen conforme al mismo modo.

El artículo 26 establece que se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, bien sea que estén o no suscritos por Colombia al igual que por la costumbre nacional o internacional.

Tales accidentes o siniestros marítimos son los siguientes: (1) naufragio, (2) encallamiento, (3) abordaje, (4) explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas, (5) arribada forzosa, (6) contaminación marina, al igual que toda situación que origine un peligro grave de contaminación marina y, (7) los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias (Presidencia de la República de Colombia, 1984).

Orienta que la investigación y el fallo son proferidos por el respectivo Capitán de Puerto en Primera Instancia y el Director General Marítimo en Segunda instancia. Igualmente, adiciona la norma que tales funcionarios son competentes para investigar y fallar accidentes o siniestros ocurridos fuera de las áreas de jurisdicción de la Dirección General Marítima, cuando el primer puerto de recalada sea colombiano (Artículo 27).

Estipula que durante la investigación se debe acreditar y verificar: (1) el lugar y hora del accidente; (2) la visibilidad, condiciones de tiempo y de mar; (3) el estado del buque o buques y sus equipos; (4) los libros de bitácora y órdenes a las máquinas y/o registradores automáticos; (5) los certificados de matrícula y patente de navegación; (6) los certificados de navegabilidad, seguridad y clasificación que se estimen necesarios; (7) la licencia de navegación del Capitán o Capitanes de las naves oficiales y de las tripulaciones que se considere del caso; (8) el croquis sobre la carta de navegación del lugar del accidente o siniestro con indicación del tiempo, posición, rumbos, etc., y (9) los demás elementos que a juicio del Capitán de Puerto o del Tribunal de Capitanes deban ser aportados, tales como: la inspección ocular, los documentos de carga, libros de hidrocarburos, el avalúo de los daños, etc. (Artículo 43).

Aclara que los fallos deben ser motivados, debiendo la Autoridad Marítima hacer la declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados -si es que a ello hubiere lugar- y establece el avalúo de los daños ocurridos. Así mismo, impone las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas (Artículo 48).

De lo precedente, se puede concluir que el articulado que se cita del Decreto Ley 2324 de 1984 es afín con el tema investigado, toda vez que en el mismo se encuentra plasmado que la autoridad competente para conocer de los siniestros marítimos es la Dirección General Marítima a través de los Capitanes de Puerto en primera instancia y el Director General en segunda instancia. Igualmente, precisa los siniestros marítimos, señala el procedimiento para adelantar las investigaciones jurisdiccionales por tales accidentes marítimos, determina qué debe establecer la

investigación y el contenido de los fallos. Al propio tiempo, la norma está en armonía con el Convenio Internacional de Nairobi 2007 pero no muestra cómo es la ruta del procedimiento para hacer la remoción de los restos de naufragio, lo cual permite que las autoridades actúen a su arbitrio.

### **Resoluciones**

Mediante la Resolución No. 0071 del 11 de febrero de 1997, la Superintendencia General de Puertos y Transporte determina el reglamento de las condiciones técnicas de operación de los puertos, previendo en el artículo 5° los peligros de la navegación y la obligación del armador, agente o capitán de la nave de informar los hechos relacionado con cualquier siniestro que se presente en el puerto, el deber de señalar el peligro y de remover los restos de naufragios a su costa, así sea por hechos involuntarios, sin perjuicio de las sanciones correspondientes a que hubiere lugar.

Este Acto Administrativo es el único que prevé algunos mecanismos para la remoción de las naves siniestradas, pero su ámbito de aplicación se circunscribe a las áreas que tienen que ver con los puertos, quedando por fuera las demás áreas marítimas jurisdiccionales, siendo necesario un derrotero claro y uniforme aplicable a cualquier área marítima del país.

### **Jurisprudencias sobre siniestros marítimos**

#### **De la Corte Constitucional**

La Sentencia C-212 del 28 de abril de 1994 de la Sala Plena de la Corte Constitucional, que al analizar la demanda de inconstitucionalidad instaurada por el ciudadano Luis Enrique Cuervo Pontón en contra de unos artículos del Decreto Ley 2324 de 1984, Expediente D-319, Magistrado Ponente Doctor José Gregorio Hernández Galindo, dijo que el artículo 116 de la Constitución permite imputar excepcionalmente funciones judiciales a las autoridades administrativas y que las materias objeto de esa competencia están delimitadas con precisión, en el sentido que se trata de conocer sobre siniestros y accidentes marítimos que están precisados en el artículo 26 del Decreto 2324 de 1984.

Al mismo tiempo, indica que dicha competencia le permite a la Autoridad Marítima investigar las infracciones a las leyes, decretos y reglamentos que regulan las actividades marítimas y de la Marina Mercante Colombiana, así como para imponer las sanciones que correspondan (Corte Constitucional, Sala Plena de la Corte, Sentencia C-212/94, 1994).

Con fundamento en lo anterior, resalta la Corte Constitucional que la normatividad puesta en tela de juicio no es inconstitucional, por tanto debe ser tenida en cuenta, máxime cuando en varios convenios internacionales está establecido que el Estado colombiano asume la obligación de prevenir y reprimir la contaminación del medio marino.

### **Del Consejo de Estado**

Se resalta, en primer lugar, la Sentencia del 26 de octubre de 2000 el Consejo de Estado -Sección Primera, expediente No. 5844, mediante la cual se pronuncia de fondo sobre la demanda de nulidad incoada en contra de unas resoluciones dictadas por la Capitanía de Puerto de Cartagena y la Dirección General Marítima, señalando que en reiterados pronunciamientos se ha dicho que cuando los funcionarios marítimos intervienen en la investigación tendiente a establecer la responsabilidad en un accidente de naves o artefactos navales, actúan como lo hace un juez para determinar la autoría del hecho. Sin embargo, no cumplen una función puramente administrativa, sino que dirimen una contención de carácter privado porque imputan la responsabilidad del siniestro a quien le corresponde, razón por la que sus actos se consideran jurisdiccionales siendo dictados en un juicio de policía de naturaleza civil (Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera - Subsección A. Auto 2012-00035, 2013).

En segundo lugar, la Sentencia del 9 de diciembre de 2013 del Consejo de Estado - Sección Tercera, Subsección A ratifica la competencia judicial que le fue atribuida a la Dirección General Marítima –DIMAR- dentro de las investigaciones por accidentes o siniestros marítimos que involucren naves, artefactos navales, plataformas o estructuras marinas siempre y cuando los involucrados sean particulares. De igual forma, se refiere al avalúo de los daños provocados y aclara que la finalidad del proceso “de ninguna manera se encuentra encaminada a analizar si el Estado debe responder patrimonialmente, o no, por los daños antijurídicos que se llegaren a causar por el acaecimiento de un accidente o siniestro marítimo” (Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera - Subsección A. Auto 2012-00035, 2013).

Las anteriores jurisprudencias son concluyentes para el objetivo del presente artículo en la medida en que determinan la competencia que tiene la Autoridad Marítima para conocer de los asuntos marítimos y proferir los fallos de las investigaciones de siniestros, que en algunos casos son el fundamento para que se disponga la remoción de los restos de naufragios. Sin embargo, se considera que hay un vacío normativo porque en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 se dispone que tales decisiones deben ser motivadas y contener la declaratoria de culpabilidad y

responsabilidad por los accidentes, así como el avalúo de los daños y la imposición de las multas a que haya lugar por posibles violaciones a normas de Marina Mercante, pero no establece lo atinente a la remoción de los restos de buques.

Como se explica y sustenta a lo largo de este trabajo, en Colombia es escasa la normatividad referida a la remoción de restos de naufragio y la definida como tal no señala claramente cómo se debe adelantar el procedimiento. En consecuencia, la omisión presentada puede ser llenada en buena parte con la adopción del Convenio Internacional que se propone, el cual enuncia las acciones preventivas que deben acoger los propietarios y armadores de naves junto con los Estados de bandera, entre ellas la obligación de tomar una póliza o garantía bancaria para cubrir los gastos se generen, al igual que acuerda un procedimiento estándar que debe seguir el Estado ribereño inmediatamente después de ocurrir un accidente o siniestro marítimo.

Por ello, la nueva reglamentación que adopte el Estado deberá complementar el ciclo que se requiere e incluir la participación de todos los entes que tengan que ver con el tema para evitar perjuicios producto de la navegación que afecten la vida humana y, de esta manera, contribuir a la seguridad marítima y evitar que los jueces tengan que declarar la responsabilidad del Estado, pues incide en el detrimento del patrimonio público.



## **Marco Jurídico Internacional**

### **La Organización Marítima Internacional (OMI)**

Es el organismo especializado de las Naciones Unidas, creado en Ginebra, Suiza durante la Conferencia Marítima de 1948. Inició labores en 1959 una vez cumplidas las formalidades para la entrada en vigor de su convenio constitutivo, con el fin de 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, entre ellos Colombia, y actúa mediante una Asamblea que es el Órgano Supremo de la institución donde participan los Estados parte, un Consejo dividido en categorías, la Secretaría y los Comités de Seguridad Marítima (MSC), de Protección del Medio Marino (MPEC), Jurídico (LC), de Cooperación Técnica (TC), y de Facilitación (FAL), al igual que varios Subcomités que apoyan a los anteriores en el estudio técnico de los temas marítimos contenidos en los Convenios que posteriormente entran en vigor (Dirección General Marítima de Colombia, 2014).

De igual manera, se encarga de las mejoras a los temas marítimos para su adecuada implementación, visualizando las necesidades de nuevas alternativas de instrumentos internacionales, para su admisión (Dirección General Marítima de Colombia, 2013).

Colombia adoptó el Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional mediante la Ley 6 de 1974 (Congreso de la República de Colombia, 1974).

### **El Convenio Internacional de Nairobi 2007**

Fue adoptado durante la Conferencia Internacional convocada por la OMI en la sede de la Oficina de las Naciones Unidas (UNON), en Kenia, Nairobi, del 15 al 18 de mayo de 2007 (Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs, 2011), con el propósito de buscar formas que permitan remover los restos de naufragio que constituyen un riesgo para la navegación de los buques y para el medio marino, y empezó a regir a partir del 14 de abril de 2015.

Tiene como propósito primordial la adopción de un marco normativo general y de procedimientos internacionalmente uniformes, que permitan lograr la extracción pronta y eficaz de los restos de buques que constituyen un naufragio. De igual manera, facilita la posibilidad de conseguir el pago de indemnizaciones en casos de perjuicios ocasionados, ya que el salvamento marítimo demanda gastos demasiado costosos, siendo preciso contar con mecanismos adecuados que provean la labor de quienes intervienen en el mismo.

Para su mayor comprensión y claridad, en el artículo primero de este Convenio se definen los conceptos de zona de aplicación, buque, siniestro marítimo, restos de naufragios, riesgo, intereses conexos, remoción, propietario inscrito, armador del buque, Estado afectado, Estado de matrícula del buque, organización y Secretario General (Art. 1).

Por otro lado, se señala que el retiro de un resto de naufragio implica que el armador o propietario inscrito del buque que se hunde tome medidas tendientes a su extracción, al igual que los Estados que son propietarios de naves dedicadas al comercio, quienes deben contratar un “rescatador” que se encargue de las operaciones de remoción, con la supervisión y control del Estado afectado, a fin de llevar a cabo su recuperación lo más pronto posible, pudiendo dicho Estado fijar un plazo razonable para que se haga el salvamento.

Además, indica que el Estado Parte puede tomar acciones con relación a los restos de naufragio cuando éstos se convierten en un riesgo para la navegación en sus aguas marítimas jurisdiccionales. Tales acciones deben ser proporcionales al peligro y no pueden ir más allá de lo que se considere como razonable para la remoción, debiendo cesar una vez se logre el retiro total de la nave. Las decisiones asumidas tampoco pueden tener injerencia en los derechos e intereses de otros Estados, incluyendo el país de matrícula del buque que sufre el accidente.

Acuerda que la aplicación del Convenio en la zona del suceso no da derecho a que el Estado parte ejerza o pretenda hacer valer su soberanía o conseguir derechos sobre partes que correspondan a la alta mar. Igualmente, enseña que en virtud del principio de cooperación los Estados Parte deben ayudar al Estado afectado cuando se produzca un siniestro marítimo que sobrepase la jurisdicción de otros Estados (Organización Marítima Internacional, 2008, Art. 2).

Su aplicación se circunscribe a los restos de naufragio que acontezcan en las aguas jurisdiccionales de los Estados, que incluyen hasta la zona económica exclusiva, prevista en el Derecho Internacional; esto es, las doscientas (200) millas náuticas, contadas desde las líneas de base y el mar territorial, pero con sujeción a las restricciones previstas para estos casos especiales en los que se necesita que el Estado notifique este hecho al Secretario General de la Organización Marítima (Art. 1 al 3).

En todo caso, las medidas no pueden ir en perjuicio de los derechos y obligaciones del Estado requirente, el cual debe precaver la demarcación, localización, balizamiento y remoción (Art. 3, Num 2).

Excluye su aplicación a las Unidades Navales de guerra, por ser éstas consideradas según el derecho internacional como buques de Estado, por consiguiente, no dedicados a actividades comerciales (Artículo 4, Numeral 2) (Organización Marítima Internacional, 2008).

Prevé todo lo conexo con la determinación del riesgo que debe tener en cuenta el Estado afectado incluyendo: el tipo, tamaño y construcción de los restos de naufragio; la profundidad del agua en la zona; la amplitud de la marea y la corriente; las zonas marinas especialmente sensibles determinadas, y en su caso, designadas de conformidad con las directrices adoptadas por la OMI o un área claramente definida de la zona económica exclusiva donde se hayan adoptado medidas obligatorias especiales conforme a lo dispuesto en el párrafo 6 del artículo 211 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Convemar 1982.

Establece que se debe tener presente la proximidad a rutas de navegación o a vías de circulación establecidas; la densidad, tipo y frecuencia del tráfico; la naturaleza y cantidad de carga transportada, total y características de hidrocarburos a bordo y, en particular, los daños que podrían producirse si la carga o los hidrocarburos se introdujeran en el medio marino; la vulnerabilidad de las instalaciones portuarias; las condiciones meteorológicas e hidrográficas imperantes y la topografía submarina.

Igualmente, se debe considerar la altura de los restos de naufragio si están por encima o por debajo de la superficie del agua para el momento de la marea astronómica más baja; los perfiles acústico y magnético de los restos de naufragio; la proximidad de instalaciones, tuberías, cables de telecomunicaciones y estructuras similares mar adentro; y cualquier otra circunstancia que determine la necesidad de hacer la remoción de los restos de naufragio (Organización Marítima Internacional, 2008, Art.6).

Orienta sobre las medidas tendientes a la localización de los restos de naufragio, en el sentido que después de tener conocimiento de la existencia del hecho, el Estado afectado debe emplear todos los medios, incluyendo el apoyo de países vecinos y de organizaciones, si es del caso, para advertir a todos los navegantes y a quienes se ven favorecidos con el aprovechamiento del mar, la ubicación y naturaleza de los de dichos restos, de manera apremiante, pues los mismos generan riesgos que se deben evitar (Organización Marítima Internacional, 2008).

Anuncia que las medidas que se deben tomar para el balizamiento del sitio donde se encuentra el naufragio debe ser de acuerdo con las normas internacionales reconocidas, haciendo

pública la información a través de los medios disponibles como cartas y publicaciones náuticas, así como en los avisos a los navegantes (Organización Marítima Internacional, 2008. Art. 8).

Establece la ruta que debe seguir el Estado afectado y el propietario de la nave para hacer la remoción, debiendo éste indicar a la autoridad del Estado competente que tiene un seguro o garantía financiera para garantizar el salvamento y remover los restos de naufragio (Art. 9).

Iniciada la remoción el Estado afectado puede intervenir únicamente para garantizar que la actividad se haga de manera segura y que se esté protegiendo el ecosistema. Además, estipula un plazo razonable para que el propietario del buque haga la extracción de los restos, advirtiéndole que si observa algún riesgo grave intervendrá inmediatamente. Así mismo, le informa por escrito al propietario el plazo que tiene para proceder de conformidad, advirtiéndole además que de no hacerlo dentro de este término, él podrá efectuar la remoción, pero que los gastos correrán por su cuenta (Art. 9).

El propietario debe asumir los costos de la localización, balizamiento y remoción del naufragio, salvo que se demuestre que el siniestro obedeció a razones de fuerza mayor o caso fortuito como consecuencia de un acto de guerra, hostilidad, insurrección o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible; por ejemplo debido a un tsunami. También queda exento cuando el hecho se genera por acción u omisión de un tercero, o por la negligencia o acción lesiva del Gobierno o Autoridad responsable de la señalización (Art. 10).

El propietario inscrito de un buque, cuyo arqueado bruto sea igual o superior a 300 toneladas de registro, estará obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera similar a la de un banco o ente análogo. Dicha garantía debe cubrir la responsabilidad que pueda corresponderle en virtud del Convenio sobre remoción de restos de naufragio, por una cuantía igual a la de los límites de responsabilidad nacional o internacional, sin que sobrepase el valor calculado en el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo (Art. 12).

La Autoridad Marítima del Estado de matrícula expedirá a todo buque de arqueado bruto igual o superior al tonelaje antes referido, el certificado que garantice que cuenta con el aludido seguro u otra garantía financiera (Art. 8). Dicho certificado se debe llevar a bordo del buque y se depositará una copia a las autoridades encargadas del registro de matrícula. Si el buque no está matriculado en un Estado Parte dicha copia deberá quedar en poder de las autoridades que hayan expedido o refrendado el documento.

El Estado de matrícula del buque debe manifestar la solvencia de los proveedores del seguro o garantía financiera. En tales casos, el Estado Parte no queda exento de su responsabilidad como Estado emisor del certificado mencionado. Igualmente, se puede consultar con el Estado emisor si el asegurador cuenta con capacidad financiera suficiente para cumplir con las obligaciones que impone el Convenio y puede promover la reclamación por los costos determinados (Art. 12).

El Convenio determina los plazos de vigencia para lograr que los derechos de la remoción sean resarcidos, pues prescriben a los tres (3) años contados a partir de la fecha en que se determine el riesgo. Sin embargo, en ningún caso puede interponerse la acción cuando hayan transcurrido más de seis (6) años desde la fecha del siniestro marítimo que originó los restos de naufragio (Art. 13). Empero, cuando el siniestro marítimo haya consistido en varias oportunidades, el plazo de seis (6) años término se cuenta a partir de la fecha del primer suceso.

### **Comentarios respecto del Convenio**

David Enríquez y Patricia Uribe, abogados y catedráticos de la Universidad Nacional Autónoma de México, en el documento titulado *Restos náufragos y derecho internacional*, plantean la necesidad de que ese Estado adopte el Convenio de Nairobi, pues consideran que: “la remoción de restos de naufragio ha seguido un camino de uniformidad internacional que ha trascendido la regulación estrictamente cultural, para situarse en un problema práctico, comercial y creciente” (Enríquez & Uribe, 2009, p. 471).

Los mismos autores sostienen que: “la Convención de Nairobi es un instrumento pragmático, que cuenta con soluciones de índole registral y financiero que ofrecen a los Estados ribereños herramientas para llevar a cabo una tarea integral de limpieza en el ámbito geográfico [...]”, y por último señalan que: “[...] el éxito de su regulación dependerá de la implementación que realicen tanto los Estados de bandera como los Estados ribereños” (Enríquez & Uribe, 2009, p. 471).

En mayo de 2015, la firma de abogados “Albors Galiano Portales” de México publicó lo siguiente:

El pasado 14 de abril de 2015, entró en vigor el Convenio Internacional sobre remoción de restos (en adelante, “Convenio de Nairobi” o “Convenio”) para los países firmantes del mismo. Este Convenio es el último instrumento auspiciado por la Organización

Marítima Internacional, que viene a colmar la laguna existente sobre la materia [...] (Albors Galiano Portales Abogados, 2015, p. 17).

Según este artículo, la laguna jurídica sobre el particular no es solamente a nivel de Colombia, sino una constante a nivel internacional.

El 12 de mayo de 2015, el periódico Portafolio de Colombia publicó el artículo de Jurídica Lexbase Colombia, elaborado por la abogada Olivia Murray, Asociado Senior de la firma “INCE & CO LLP” y Presidenta del Grupo de Trabajo Internacional del Comité Marítimo Internacional Sobre el Trato Justo de Gente de Mar, quien expresó:

Parece que casi todo el sector marítimo global está hablando del Convenio Internacional de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007 (“el Convenio”) ya que entra en vigor en Abril 2015.

[...] Es muy probable entonces que se considere que a Colombia le convendría adoptar el Convenio y aprovechar de los estándares internacionales uniformes que lleva, especialmente si en el futuro sucede un incidente marítimo que requiere la remoción de restos de naufragio (Murray, 2015, párr. 2).

### **Estados que han ratificado el Convenio sobre Remoción de Restos de Naufragio**

De acuerdo con información tomada de la página web de la Organización Marítima Internacional a 3 de mayo de 2016, veintiocho (28) países han ratificado el Convenio Internacional de Nairobi 2007, lo que equivale a un 59,58% del Tonelaje Marítimo Mundial (Organización Marítima Internacional, 2016).

De los países que integran la “Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas” –ROCRAM-, entre ellos: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela; Panamá es el único que suscribió el 20 de Agosto de 2015 el Convenio de Nairobi 2007, luego de los trabajos conjuntos efectuados el 10 de diciembre de 2012, según lo acordado en la reunión extraordinaria celebrada en Londres, Reino Unido, entre el 23 y el 24 de noviembre de 2010 (Secretaría de la ROCRAM, 2012). De estos países México (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2014) y Chile (Congreso Nacional de Chile, 1978) cuentan con una Ley de Navegación que trata la remoción de naves.

**Bondades del Convenio Internacional de Nairobi 2007**

Visto de esta manera el Convenio de Nairobi 2007 sobre Remoción de Restos de Naufragios se infiere que tiene como propósitos fundamentales:

1. Suplir un vacío normativo internacional sobre el tema de remoción de restos de naufragios.
2. Propender por la seguridad de la navegación de los buques y el medio marino.
3. Establecer los marcos normativos generales y de procedimientos internacionalmente uniformes en casos de siniestros marítimos que requieran remociones.
4. Instituir un nuevo certificado que debe ser expedido para los buques mayores de 300 TRB de los Estados parte del convenio, el cual irá a bordo de la unidad, con copia depositada ante la autoridad encargada del registro de matrícula. Así mismo, una póliza de seguro o garantía bancaria que cubra los gastos de extracción y remoción de los restos de buques que tengan naufragios en aguas jurisdiccionales de los Estados.
5. Permitir que el Estado afectado, en coordinación con propietario inscrito y el Estado de abanderamiento (Comisión Europea, 2013) de la nave, tomen medidas rápidas para facilitar la remoción de restos de naufragio.
6. Proporcionar una herramienta para obtener el pago de una compensación por los costos ocasionados.

**Convenios de la OMI suscritos por Colombia que se relacionan con Nairobi 2007**

Colombia ha suscrito los siguientes instrumentos internacionales que en su conjunto coadyuvarían a una implementación adecuada del Convenio de Nairobi 2007, entre otros:

1. Convenio constitutivo de la OMI que entró en vigor en 1958, aprobado en Colombia por medio de la Ley 6 de 1974 (Congreso de la República de Colombia, 1974).
2. Convenio internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización por Derrames de Hidrocarburos, 1971, con su Protocolo de 1976, posteriormente modificado en 1992 (FONDO/1992), que entró en vigor para el Estado colombiano el 11 de junio de 1997; y el Protocolo de 1992 que entró en vigor en noviembre de 2002, aprobado en Colombia mediante la Ley 523 de 1999 (Congreso de la República de Colombia, 1999).
3. Convenio internacional sobre Responsabilidad Civil por Derrames de Hidrocarburos de 1969, con los Protocolos de 1976 y 1992. Actualmente está vigente el Convenio CLC de 1992. Dada la pérdida de vigencia de los instrumentos anteriores entró en vigor el 24 de junio de 1990,

siendo aprobado en Colombia mediante las Leyes 55 de 1989 (Congreso de la República de Colombia, 1989) y 523 de 1999 (Congreso de la República de Colombia, 1999).

4. Convenio internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, 1973, con su Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL 73/78 Enmendado). Entró en vigor el 2 octubre de 1983, adoptado en Colombia el primero por medio de la Ley 12 de 1981 (Congreso de la República de Colombia, 1981). Sin embargo, Colombia no es parte del Protocolo de 1997.

5. Convenio Internacional sobre Cooperación, Prevención, Participación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos y su Protocolo del año 2000 sobre Sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas. Fue aprobado en Colombia por medio de la Ley No. 885 del 2004 (Congreso de la República de Colombia, 2004). Posteriormente, mediante la Ley 885 del 4 de junio de 2004 y el Decreto 321 del 17 de Febrero de 1999 se adoptó el Plan Nacional de Contingencia contra Derrames de Hidrocarburos, Derivados y Sustancias Nocivas en aguas marinas, fluviales y lacustres.

6. Convenio internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el mar, 1974, en su forma enmendada (Convenio SOLAS 1974) y el Protocolo de 1978. Dicho Convenio fue aprobado en Colombia mediante la Ley 8 de 1980 (Congreso de la República de Colombia, 1980).

7. Convenio sobre Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes, 1972, en su forma enmendada (Abordajes 1972 (Enmendado), que fue aprobado en Colombia mediante la Ley 13 de 1981 (Congreso de la República de Colombia, 1981).

8. Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, que fue aprobado en Colombia mediante la Ley 3 de 1987 (Congreso de la República de Colombia, 1987). No obstante, en 1988 la OMI emitió un Protocolo modificadorio, el cual no ha sido adoptado por Colombia.

#### **Motivos por los que se recomienda adoptar el contenido del Convenio de Nairobi 2007**

La Ley 10 de 1978 dicta normas sobre mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental. (Congreso Nacional, 1978). Así mismo la Constitución Política de Colombia en la el artículo 101 (Colombia, 2007), prevé que los límites marítimos son los establecidos en los tratados internacionales aprobados por el Congreso, debidamente ratificados por el Presidente de la República, y forman parte de Colombia, además del territorio continental, el archipiélago de San Andrés, Providencia, Santa Catalina y Malpelo, además de las islas, islotes, cayos, morros y bancos que le pertenecen. También son parte de Colombia, el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva..., de



conformidad con el derecho internacional o con las leyes colombianas a falta de normas internacionales. Adicionalmente, el artículo 2 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece la jurisdicción de la Autoridad Marítima hasta el límite exterior antes mencionado. (Presidencia de la República de Colombia, 1984).

El espacio marítimo de Colombia corresponde a un 44,86% aproximadamente del territorio nacional (Comisión Colombiana del Océano, 2016), que incluye aguas marítimas del Océano Pacífico y el Mar Caribe, por donde navegan y atracan en los puertos buques de bandera nacional y extranjera, existiendo un riesgo potencial de que ocurran accidentes marítimos, por lo tanto es conveniente que el país tenga normas claras que especifiquen el procedimiento que deben seguir las autoridades en casos que ameriten la remoción de buques o partes de estos que caigan al mar.

Los restos de naufragios pueden obstaculizar el tráfico marítimo y constituir un peligro para el ecosistema, bien sea por la clase de carga que transportan o por el contenido de hidrocarburos que llevan a bordo, siendo pertinente tomar acciones inmediatas para proteger los intereses del Estado y la comunidad, máxime cuando la Universidad Nacional de Colombia realizó un estudio en el que advierte que se está presentando una drástica disminución de peces en los mares colombianos. (Universidad Nacional, 2016).

Las áreas marítimas donde hay mayor probabilidad de que ocurran accidentes o siniestros marítimos es la región costera cercana a los puertos, por razones tales como: afluencia de tráfico marítimo, deficiencias de señalización marítima, poca profundidad, estructura de los buques y fatiga del personal abordo (Usarte, 2013), de tal manera que el país debe estar preparado para reaccionar con prontitud y eficacia ante cualquier eventualidad de esta naturaleza.

El Convenio de Nairobi 2007 aporta soluciones a una laguna (Albors Galiano Portales Abogados, 2015) existente a nivel mundial, unifica criterios, ofrece mecanismos de naturaleza registral y financiero a los Estados. Igualmente brinda alternativas a los Estados Ribereños Afectados y a los Estados de bandera de los buques, para que los propietarios y/o armadores respondan por hechos relacionados con siniestros que requieren remoción de restos de naufragios, ya que cuando los accidentes suceden en la zona económica exclusiva, es cuando pueden surgir los inconvenientes mayores. (Azhanty J. , 2008)

La normatividad relacionada con la extracción o remoción de restos de naves que han tenido naufragios o siniestros marítimos en Colombia es mínima, de tal manera que únicamente se cuenta con las disposiciones del Código de Comercio (Artículos 1478 y 1481) y la Resolución No. 71 de

1997, emanada de la Superintendencia de Puertos y Transporte, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 1 de 1991.

El Decreto Ley 2324 de 1984 prevé, entre otras cosas, el procedimiento para que la Autoridad Marítima lleve a cabo las investigaciones de siniestros marítimos (Presidencia de la República de Colombia, 1984), pero los procesos por razones del litigio entre las partes tardan bastante tiempo, incluso años para ser decididos de manera definitiva, sin que los fallos prevean la remoción de las naves, por lo tanto los casos son manejados por la Autoridad Marítima (Capitán de Puerto), en coordinación con la autoridad ambiental, portuaria y otras, para despejar las áreas afectadas acorde con el riesgo que puedan generar.

Si bien es cierto que el Convenio de Nairobi 2007 menciona en el artículo 15 que cuando existan controversias entre los Estados parte y no se logre una solución dentro de un tiempo razonable, que no exceda de doce (12) meses, después de que un Estado parte haya notificado al otro que existe tal controversia, se aplica la parte XV de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), 1982 (Organización Marítima Internacional, 2008), de la cual Colombia no es parte, también lo es que esta situación no sería un obstáculo para el país, por cuanto el aludido instrumento internacional dispone en el ámbito de aplicación que el Convenio atañe a los siniestros marítimos que ocurran en el territorio de un Estado, incluyendo su mar territorial y la zona económica exclusiva determinada conforme el Derecho Internacional y Colombia tiene estos límites determinados en la Constitución Política, en la Ley 10 de 1978 y en el Decreto Ley 2324 de 1984.

La Corte Constitucional en la Sentencia T-141 del 10 de abril de 1996 (Corte Constitucional, 1996) indica, entre otras cosas, que dentro del concepto de territorio está el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva, y reconoce la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar. En la Sentencia C-191 del 6 de mayo de 1998 (Corte Constitucional, 1998), se hace referencia a los límites territoriales del Estado colombiano, remitiendo a lo establecido en los tratados internacionales que se hayan suscrito y ratificado, y en la Sentencia C-400 del 10 de agosto de 1998 (Corte Constitucional, 1998), se revisa la introducción de la Convención de Viena sobre el Derecho de los tratados en el derecho interno, señalando que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, es uno de los instrumentos internacionales que ha afianzado la aplicación de la buena fe en la aplicación de los acuerdos y tratados internacionales.

El Tribunal Administrativo de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, por medio de su jurisprudencia del 27 de mayo de 2011, confirmada por el Consejo de Estado mediante sentencia del 23 de febrero de 2012 (Consejo de Estado, 2012) y la providencia del 6 de marzo de 2013, proferida con ocasión de la acción de desacato del fallo anterior, establece un precedente en el tema relacionado con remoción de restos de naufragios en Colombia, quedando evidenciado que el Estado puede ser condenado en cualquier momento por tales sucesos, afectando el presupuesto nacional.

La Constitución Política en el artículo 209 (Bogotá, 1991) establece que las autoridades del Estado deben trabajar armónicamente, de acuerdo con su competencia, para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado, en este caso para abordar el tema relacionado con remoción de restos de naufragios.

En Colombia no hay empresas con suficiente capacidad operativa y experiencia para remover buques de gran tonelaje que tengan accidentes, tal es el caso del siniestro marítimo ocurrido con el buque mercante “Cala Panamá” que encalló en el 2004 en la desembocadura del río Magdalena, jurisdicción del Puerto de Barranquilla, el cual fue rescatado por expertos internacionales de Estados Unidos y Dinamarca. (País, El, 2004).

El numeral 5 del artículo 2 del Decreto 5057 del 30 de diciembre de 2009 (Presidencia de la República de Colombia, 2009) establece como función del Despacho del señor Director General Marítimo: Planear, dirigir, coordinar y evaluar la reglamentación necesaria para el desarrollo, control y vigilancia de las actividades marítimas, entre ellas la remoción de restos de naufragios de las naves en su jurisdicción, por lo tanto es posible que la Dirección General Marítima, en su calidad de Autoridad Marítima Nacional, realice la gestión pertinente para reglamentar la remoción de restos de naufragios con apoyo del contenido del Convenio de Nairobi 2007.

### Conclusiones

- i. Existe un vacío jurídico en la normatividad nacional respecto de la remoción de restos de naufragio, que no ha sido suplido por iniciativas internas y que lo sería con la adopción del Convenio de Nairobi, 2007.
- ii. Se considera conveniente que Colombia ratifique el Convenio de Nairobi 2007 sobre remoción de restos de naufragios, con el fin de que al ser parte del mismo pueda tomar acciones respecto de naves extranjeras que tienen siniestros marítimos en aguas jurisdiccionales colombianas, las cuales van hasta la Zona Económica Exclusiva, y son dejadas a merced del medio ambiente.
- iii. En caso de ser aceptada la recomendación propuesta el Convenio de Nairobi 2007 se debe adoptar mediante una Ley de la República, que posteriormente requeriría ser reglamentada por el Gobierno Nacional.
- iv. Ulteriormente, es necesario que la Autoridad Marítima reglamente internamente lo relacionado con las naves menores a 300 TRB que tengan siniestros marítimos de esta naturaleza y sea necesario removerlas, toda vez que la Organización Marítima Internacional (OMI) fija en el Convenio de Nairobi un tope, pero los Estados deben reglar el procedimiento para los rangos inferiores.
- v. Los Convenios Internacionales de la Organización Marítima Internacional adoptados por Colombia en la legislación interna sirven de fundamento para la adopción del Convenio de Nairobi 2007.

**Referencias Bibliográficas**

- Albors Galiano Portales Abogados. (Mayo de 2015). *Entrada en vigor del Convenio internacional sobre remoción de restos (Nairobi, 2007)*. Obtenido de <http://ime.es/descargas/20150526103545283.pdf>
- Azhanty, J. (2008). Importancia de la remoción de restos de naufragio en el ámbito internacional. *Revista De Jure*(3), 130-147.
- Azhanty, J. (1 de Noviembre de 2008). Importancia de la remoción de restos de naufragio en el ámbito internacional. *Revista De Jure* (3), 130-147. Recuperado el 25 de Junio de 2016, de <http://doctrina.vlex.com.mx/vid/importancia-remocion-restos-internacional-284926581>
- Basterretxea Iribar. (2010). Manual del buque y el entorno marítimo. *Libro, Primera edición*, 111. Recuperado el junio de 2016, de [http://www.cartamar.com/productos/manual-del-buque-y-el-entorno-martimo\\_4188964\\_1.html](http://www.cartamar.com/productos/manual-del-buque-y-el-entorno-martimo_4188964_1.html)
- Basterretxea, I. (2010). *Manual del buque y el entorno marítimo* (Primera ed.). Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.
- Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. ((s.f.)). *Historia de la Ley No. 20.070. Modifica la Ley de Navegación respecto de naves abandonadas*. Obtenido de <http://www.leychile.cl/Navegar/scripts/obtienearchivo?id=recursolegales/10221.3/37119/1/HL20070.pdf>.
- Bogotá, A. d. (1991). *Régimen Legal de Bogotá*. Recuperado el 23 de Junio de 2016, de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=4125>
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (23 de Enero de 2014). *Ley de navegación y comercios marítimos*. Obtenido de <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM.pdf>
- Cancillería de Colombia. (2015). *Organización Marítima Internacional*. Obtenido de <http://www.cancilleria.gov.co/international/multilateral/united-nations/imo>
- Cano, A. (2005). Los raizales sanandresanos: realidades étnicas y discurso político. *Colombia Indymedia*, <https://www.google.com.co/search?q=Los+raizales+sanandresanos%3A+realidades+%C3%A9tnicas+y+discurso+pol%C3%ADtico&oq=Los+raizales+sanandresanos%3A+realidades+%C3%A9tnicas+y+discurso+pol%C3%ADtico&aqs=chrome..69i57.666j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8>.

Colombia. (2007). *Constitución Política de Colombia* (Vigesimoquinta ed.). Bogotá, D.C.: Editorial Leyer.

Comisión Colombiana del Océano. (2016). *www.cco.gov.co*. Recuperado el 24 de Junio de 2016, de [http://www.cco.gov.co/mapa\\_oficial.html](http://www.cco.gov.co/mapa_oficial.html)

Comisión Europea. (18 de diciembre de 2013). *Transporte marítimo: La seguridad ha aumentado, pero algunos Estados de abanderamiento de la UE deberían aún mejorar. Comunicado de prensa*. Bruselas, Unión Europea. (Bruselas). Obtenido de [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-13-1286\\_es.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1286_es.htm)

Comité Marítimo Internacional. (2010). *Fair Treatment of Seafarers*. Obtenido de <http://www.comitemaritime.org/Fair-Treatment-of-Seafarers/0,2770,17032,00.html>

Congreso de la República de Colombia. (13 de octubre de 1974). Ley 6 de 1974; Por la cual se aprueba la Convención relativa a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, firmada en Ginebra el 6 de marzo de 1948. *Diario Oficial 34.185*. Bogotá, D.C.

Congreso de la República de Colombia. (4 de febrero de 1980). Ley 8 de 1980; Por medio de la cual se aprueba la "Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, firmado en Londres el 1º de noviembre de 1974, y el Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad... *Diario Oficial 35.457*. Bogotá, D.C.

Congreso de la República de Colombia. (24 de febrero de 1981). Ley 12 de 1981; Por medio de la cual se aprueba la Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques, firmada en Londres el 2 de noviembre de 1973, y el Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir... *Diario Oficial 35.708*. Bogotá, D.C.

Congreso de la República de Colombia. (12 de febrero de 1981). Ley 13 de 1981; Por medio de la cual se aprueba el Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, firmado en Londres el 20 de octubre de 1972 y se autoriza al Gobierno Nacional para adherir al mismo. *Diario Oficial 35.700*. Bogotá, D.C.

Congreso de la República de Colombia. (28 de enero de 1987). Ley 3 de 1987; Por medio de la cual se aprueba el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966: firmado en Londres el 5 de abril de 1966 y se autoriza al Gobierno Nacional para adherir al mismo. *Diario Oficial 37.766*. Bogotá, D.C.

Congreso de la República de Colombia. (7 de noviembre de 1989). Ley 55 de 1989; Por medio de la cual se aprueba el Convenio Internacional sobre responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1969 y su protocolo de 1976. *Diario Oficial 39.054*. Bogotá, D.C.

Congreso de la República de Colombia. (29 de diciembre de 1998). Ley 489 de 1998; Por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16... *Diario Oficial 43.464*. Bogotá, D.C.

Congreso de la República de Colombia. (18 de agosto de 1999). Ley 523 de 1999; Por la cual se aprueba el "Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969" y el "Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio... *Diario Oficial 43.670*. Bogotá, D.C.

Congreso de la República de Colombia. (9 de junio de 2004). Ley 885 de 2004; Por medio de la cual se aprueban el "Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990, hecho en Londres el día treinta (30) de noviembre de mil novecientos noventa (1990)... *Diario Oficial 45.574*. Bogotá, D.C.

Congreso de la República de Colombia. (29 de diciembre de 2010). Ley 1425 de 2010; Por medio de la cual se derogan los artículos de la Ley 472 de 1998 Acciones Populares y Grupo. *Diario Oficial 47.937*. Bogotá, D.C.

Congreso Nacional. (30 de Septiembre de 1974). Ley 6 de 1974. Por la cual se aprueba la Convención relativa a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, , firmada en Ginebra el 6 de marzo de 1948. Bogotá, Colombia: *Diario Oficial No. 34.185 de 13 de octubre de 1974*. Bogotá, D.C.

Congreso Nacional. (4 de Agosto de 1978). Por medio de la cual se dictan normas sobre mar territorial, zona económica exclusiva, plataforma continental, y se dictan otras disposiciones.

Congreso Nacional de Chile. (31 de mayo de 1978). Decreto Ley 2222; Sustituye Ley de Navegación. *ID 6855*. Santiago de Chile, Chile.

Consejo de Estado. (23 de Febrero de 2012). Bogotá, D.C. M.P. Marco Antonio Velilla.

Consejo Nacional Legislativo de Colombia. (20 de abril de 1887). Código Civil Colombiano [Ley 57 de 1887]. *Diario Oficial 7.019*. Bogotá, D.C.

- Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho matrítimo, 1976.* Obtenido de <http://ordenjuridico.gob.mx/Publicaciones/CDs2011/CDTratados/pdf/M345.pdf>
- Coralina-Invemar. (2012). *Atlas de la Reserva de Biósfera Seaflower. Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Serie de Publicaciones Especiales de INVEMAR No. 28.* Santa Marta: INVEMAR.
- Corte Constitucional. (10 de Abril de 1996). *Zona Económica Exclusiva.* (M. P. Caballero, Ed.) Bogotá, D.C. Obtenido de <http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/1996/T-141-96.htm>
- Corte Constitucional. (6 de Mayo de 1998). *Norma Constitucional en Blanco.* (M. P. Muñoz, Ed.) Bogotá, D.C. Obtenido de <http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/1998/C-191-98.htm>
- Corte Constitucional. (10 de Agosto de 1998). *Principio de buena fe en tratado internacional.* (M. P. Caballero, Ed.) Bogotá, D.C. Obtenido de <http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/1998/C-400-98.htm>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (marzo de 2005). San Andrés Isla, Informe de Cotuntura Económica Regional: II Semestre de 2004. *Convenio Interadministrativo No 111 de abrio de 2000.* Bogotá, D.C.: DANE.
- Díaz, J. (1998). Los arrecifes coralinos del Caribe colombiano. En M. D. Ambiente, *Manejo de Ecosistemas de Manglar y Arrecifes de Coral* (págs. 49-55). Santa Marta: Ministerio del Medio Ambiente.
- Dirección General del Territorio Marítimo y de la Marina Mercante de Chile. (28 de marzo de 2014). *Autorización para extraer restos de naufragios.* Obtenido de <https://www.chileatiende.gob.cl/fichas/ver/4556>
- Dirección General Marítima de Colombia. (2013). *Compendio de Normatividad Marítima Colombiana. Tomo II: Decretos y Reglamentos.* Bogotá, D.C.: El autor.
- Dirección General Marítima de Colombia. (2014). *Análisis Jurídico de los Convenios Obligatorios Sujetos de Auditoría por parte de la Organización Marítima Internacional - OMI -.* Bogotá, D.C.: Grupo Legal Marítimo.
- Enrriquez, D., & Uribe, P. (2009). Restos náufragos y Derecho Internacional la Convención de Nairobi en perspectiva. *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, 9, 439-741.



- Haag, F. (2013). OMI y otros acuerdos mundiales para la protección del medio marino y su relación con el Protocolo de Londres. *London Convention and Protocol*. Buenos Aires: Obtenido de [http://cpps.dyndns.info/cpps-docs-web/planaccion/biblioteca/lp-cl/03.\\_Marco%20Legal%20y%20otros%20Convenios.pdf](http://cpps.dyndns.info/cpps-docs-web/planaccion/biblioteca/lp-cl/03._Marco%20Legal%20y%20otros%20Convenios.pdf).
- Insignares, S. (1 de octubre de 2013). *Conflicto entre Colombia y Nicaragua*. Obtenido de Panamas.pitt.edu: <http://www.panoramas.pitt.edu/content/conflicto-lim%C3%ADtrofe-entre-colombia-y-nicaragua>
- Jefatura del Estado de España. (25 de julio de 2014). Ley 14/2014 de navegación marítima. *Boletín Oficial del Estado No. 180*. España.
- Lunazzi, E. (23 de abril de 2015). "Memory"; otro barco varado en el mar de San Andrés. Obtenido de Periódico El Tiempo: <http://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/el-memory-barco-varado-en-san-andres/15615362>
- Mallacha, E. (15 de enero de 2013). *La remoción de restos naufragos y responsabilidades internacionales y territoriales*. Obtenido de <http://congresomaritimo.org/congreso/wp-content/uploads/2013/01/15.-La-remoci%C3%B3n-de-restos-naufragos-y-responsabilidades-internacionales-y-territoriales.-Esther-Mallacha.pdf>
- Ministerio de Ambiente, Vivinda y Desarrollo Territorial de Colombia. (01 de febrero de 2005). Resolución 107 de 2005; Por la cual se declara un área marina protegida y se dictan otras disposiciones. *Diario Oficial No. 45.809*. Bogotá, D.C.
- Ministerio de Industria y Comercio de Colombia. (2016). *Acuerdos Vigentes*. Obtenido de <http://www.tlc.gov.co/publicaciones.php?id=5398>.
- Morral, R. (1997). *El salvamento marítimo: Especial referencia al convenio de 1989*. Barcelona: José María Bosch.
- Murray, O. (12 de mayo de 2015). El Convenio de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio. *Portafolio, Lexbase Colombia*, págs. Obtenido de <http://blogs.portafolio.co/juridica/el-convenio-de-nairobi-sobre-la-remocion-de-restos-de-naufragio/>.
- Orden Jurídico del Gobierno de México sobre los Tratados. (19 de noviembre de 1996). *Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo*. Obtenido de <http://ordenjuridico.gob.mx/Publicaciones/CDs2011/CDTratados/pdf/M345.pdf>

- Organización Marítima Internacional. (1997). *Convención sobre la Remoción de Restos Náuticos Materiales*. Londres: El autor.
- Organización Marítima Internacional. (2008). *Convenio Internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007* (Primera ed.). Londres: OMI.
- Organización Marítima Internacional. (2015). *Página web principal de la OMI*. Obtenido de <http://www.imo.org/es/Paginas/Default.aspx>
- Organización Marítima Internacional. (20 de agosto de 2015). *Panamá accede al Convenio sobre la remoción de restos de naufragio*. Obtenido de Centro de Información de las Naciones Unidas: <http://www.cinu.mx/noticias/la/panama-accede-al-convenio-sobr/>
- Organización Marítima Internacional. (2016). *Estado de los Convenios*. Obtenido de <http://www.imo.org/es/About/Conventions/StatusOfConventions/Paginas/Default.aspx>
- Organización Marítima Internacional. (2016). *Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI*. Obtenido de <http://www.imo.org/es/OurWork/MSAS/Paginas/AuditScheme.aspx>
- Organización Marítima Internacional, Comité de Seguridad Marítima. (23 de mayo de 2008). Informe del Comité de Seguridad Marítima correspondiente a su 84º periodo de sesiones. *MSC84/24*.
- País, D. E. (19 de Enero de 2004). Rescatan barco encallado hace 28 días. *Prensa*, pág. 1. Obtenido de <http://historico.elpais.com.co/paisonline/notas/Enero192004/barcocala.html>
- Parlamento Europeo y Consejo de la Unión Europea. (23 de abril de 2009). Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo del Consejo; Sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento. *Diario Oficial de la Unión Europea No. L 131/132*. Unión Europea.
- Periódico BBC Mundo. (17 de septiembre de 2013). *Italia: enderezan crucero Costa Concordia*. Obtenido de [http://www.bbc.com/mundo/ultimas\\_noticias/2013/09/130916\\_ultnot\\_italia\\_concordia\\_rescate\\_men](http://www.bbc.com/mundo/ultimas_noticias/2013/09/130916_ultnot_italia_concordia_rescate_men)
- Presidencia de la República de Colombia. (16 de junio de 1971). Código de Comercio [Decreto 410 de 1971]. *Diario Oficial 33.339*. Bogotá, D.C.
- Presidencia de la República de Colombia. (18 de septiembre de 1984). Decreto Ley 2324 de 1984; Por la cual se reorganiza la Dirección General Marítima y Portuaria. *Diario Oficial 36.780*. Bogotá, D.C.

Presidencia de la República de Colombia. (30 de Diciembre de 2009). Decreto 5057 de 2009. Por medio del cual se modifica parcialmente la estructura del Ministerio de Defensa Nacional - Dirección General Marítima y se dictan otras disposiciones. Bogotá.

Procolombia. (2015). *Acceso marítimo*. Obtenido de Procolombia: <http://ue.procolombia.co/logistica/acceso-maritimo>

Sánchez, D., & Beñat, J. (2012). *El Seguro Marítimo*. Barcelona: Universidad de Deusto.

Secretaría de la ROCRAM. (1014 de diciembre de 2012). XVI Reunión Ordinaria de Autoridades Marítimas. *Informe de Actividades de Asistencia Técnica- Año 2012*. La Habana, Cuba.

Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs. (2011). *The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks [Miscellaneous No. 5]*. United Kingdom.

The Archipiélago Press.Co. ((s.f.)). *Encallamiento de Mister Goby fue negligencia de armadores que no hicieron mantenimiento a la nave*. Obtenido de Recuperado:[http://www.thearchipelagopress.co/index.php?option=com\\_content&view=article&id=3568:encallamiento-de-mister-goby-fue-negligencia-de-armadores-que-no-hicieron-mantenimiento-a-la-nave&catid=10&Itemid=102](http://www.thearchipelagopress.co/index.php?option=com_content&view=article&id=3568:encallamiento-de-mister-goby-fue-negligencia-de-armadores-que-no-hicieron-mantenimiento-a-la-nave&catid=10&Itemid=102)

Ugarte, C. (julio de 2013). La seguridad en el trabajo a bordo en los buques mercantes: Análisis de los accidentes laborales y propuestas para su reducción. *[Trabajo de grado]*. Santander, España: Universidad de Cantabria, Escuela Técnica Superior de Náutica.

Universidad Nacional. (19 de Junio de 2016). Drástica disminución de peces en mares colombianos. *Cienciágora, Experiencia, renovación y esperanza de la ciencia en Colombia*. Recuperado el 19 de Junio de 2016, de [http://cienciagora.com.co/novedades\\_de\\_ciencia\\_y\\_tecnologia/drastica-disminucion-de-peces-en-mares-colombianos/702.html](http://cienciagora.com.co/novedades_de_ciencia_y_tecnologia/drastica-disminucion-de-peces-en-mares-colombianos/702.html)

Villano, J. C. (2008). *Remoción, extracción, traslado y desguace de buques, aeronaves, restos náufragos y construcciones hundidos o inactivos en aguas argentinas y en la Cuenca Matanza Riachuelo: Recientes modificaciones a su régimen jurídico*. Buenos Aires: Instituto de Derecho de la Navegación; Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales.