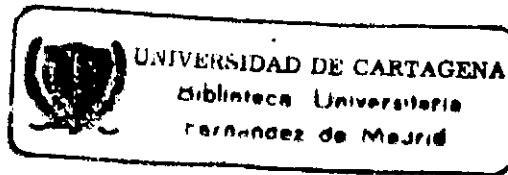


T
347.8
B516

SCIB

COMPENDIO DE DERECHO MARITIMO



LIGIA CECILIA BERMUDEZ SAGRE
VICTORIA CECILIA BERNIER FELICIANO

SCIB
00018229

Profesor Asesor :
Doctor Gonzalo Zúñiga Torres

47291

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE DERECHO Y
CIENCIAS POLITICAS



Cartagena, Junio 22/85

COMPENDIO DE DERECHO MARITIMO

LIGIA CECILIA BERMUDEZ SAGRE

VICTORIA CECILIA BERNIER FELICIANO

Trabajo de grado presentado
como requisito parcial para
optar el título de ABOGADO.

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA

**FACULTAD DE DERECHO Y
CIENCIAS POLITICAS**

Cartagena, Junio 22/85

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS**

RECTOR : DR. LUÍS ARRAUT ESQUIVEL

DECANO : DR. FABIO MORON DIAZ

SECRETARIO
ACADEMICO : DR. PEDRO MACIA HERNANDEZ

DIRECTOR DEL CENTRO
DE INVESTIGACIONES : DR. GUILLERMO BAENA PLANETA

PROFESOR ASESOR : DR. GONZALO ZUÑIGA TORRES

PRIMER EXAMINADOR : DR. ALBERTO MERCADO HERNANDEZ

SEGUNDO EXAMINADOR : DR. RAIMUNDO PEREIRA

TERCER EXAMINADOR :

LA FACULTAD NO APRUEBA NI DESAPRUEBA LOS CONCEPTOS Y OPINIONES EMITIDAS POR LOS GRADUANDOS .TALES CONCEPTOS Y OPINIONES DEBEN SER CONSIDERADOS COMO PROPIOS DE AUTORES.

(Artículo 83 Reglamento Facultad de Derecho y Ciencias Políticas).

"A veces pienso que escribir no es más que reconocer y ordenar, y que los libros se están siempre escribiendo, a veces solos, incluso desde antes de empezar materialmente a escribirlos y aún después de ponerles su punto final. La cosecha de las sensaciones se tamiza en la criba de mil agujeros de la cabeza y cuando se siente madura y en sazón, se apunta en el papel y el libro nace".

CAMILO JOSE CELA

"La verdadera libertad consiste en que los hombres vivan dentro de sus instituciones preferidas, sean éstas las que sean".

JOSE ORTEGA Y GASSET



TABLA DE CONTENIDO

	Pag.
INTRODUCCION	ix
1. DERECHO	10
1.1 DERECHO MARITIMO	11
1.1.1 Sus Particularidades	15
1.1.2 Ambito de Aplicación	16
1.1.3 Examen de sus fuentes	17
2. DERECHO INTERNACIONAL MARITIMA	20
2.1 EL MAR COMO ELEMENTO DE COMUNICACION ENTRE LOS PUEBLOS	21
2.2 LIBERTAD DE MARES	22
2.3 EL ALTAMAR	23
2.4 INVALIDEZ DEL PRINCIPIO DE LIBERTAD DEL MAR EN CASO DE GUERRA	28
2.5 EL MAR LITORAL Y LA ZONA CONTIGUA	29
2.6 JURISDICCION	31
2.7 EXTENSION	32
2.8 LA PLATAFORMA SUBMARINA	34
2.9 DOMINIO DE LOS MARES CERRADOS	36

	Pag.
2.10 LIBERTAD DE PESCA	36
3. EL DERECHO DE INVESTIGACION DEL PABELLON	40
3.1 EL DERECHO DE VISITA: SUS FORMAS	42
3.1.1 Límites	44
3.2 PRESA MARITIMA	45
3.3 NEUTRILIZACION DE BUQUES-HOSPITALES	48
3.4 EL DERECHO DE ASILO	52
3.5 PROTECCION DE CABLES SUBMARINOS, OLEODUCTOS	53
4. DE LA AUTORIDAD MARITIMA	57
4.1 FUNDAMENTOS LEGALES DE LA AUTORIDAD MARITIMA Y PORTUARIA	57
4.1.1 Organización	60
4.1.2 Sistema de Comunicación	60
4.2 FUNCIONES DE LA CAPITANIA DE PUERTO	62
4.2.2 Organización de las Capitanías de Puerto	63
4.2.3 Horario de trabajo de las Capitanías	63
4.3 SANIDAD PORTUARIA	65
4.4 ADMINISTRACION NACIONAL DE ADUANAS	66
4.5 RESGUARDO DE ADUANAS	67
4.6 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE SEGURIDAD (DAS)	68



	Pag.
4.7 VIGILANCIA PORTUARIA	69
4.8 INDERENA	70
4.9 CORPORACION NACIONAL DE TURISMO	70
5. PRINCIPALES CAPITANIAS DE PUERTOS DEL PAIS	72
5.1 CAPITANIA DE PUERTO DE CARTAGENA	72
5.1.1 Localización y Dirección de La Oficina	73
5.1.2 Comunicaciones	73
5.1.3 Localización del puerto de Cartagena	74
5.1.4 Area de aproximación al puerto	74
5.1.5 Descripción de la bahía y del puerto	75
5.1.6 Areas y servicios de pilotaje	76
5.1.7 Canales Navegables	77
5.1.8 Area de Fondeo	77
5.1.9 Navegación y velocidad dentro de la bahía	77
5.1.10 Limitación de ruta navegables	78
5.1.11 Distancia de Cartagena a otros puertos de Colombia	78
5.1.12 Viento, tiempo, marea	79
5.1.13 Bollas, muelles, bodegas	79
5.1.14 Muelles Privados	80
5.2 CAPITANIA DEL PUERTO DE BARRANQUILLA	82
5.2.1 Localización y dirección de la oficina	83
5.2.2 Comunicaciones	83

	Pag.
5.2.3 Localización del puerto	83
5.2.4 Areas de aproximación del puerto	84
5.2.5 Descripción General del puerto	84
5.2.6 Areas de pilotaje	85
5.2.7 Canal Navegable	86
5.2.8 Distancia de Barranquilla a otros puertos de Colombia	86
5.3 CAPITANIA DEL PUERTO DE BUENAVENTURA	86
5.3.1 Localización y dirección de las oficinas	87
5.3.2 Comunicaciones	87
5.3.3 Localización del Puerto de Buenaventura	
5.3.4 Areas de aproximación	88
5.3.5 Descripción del puerto de Buenaventura	87
5.3.6 Areas de Pilotaje	90
5.3.7 Navegación y velocidad en el canal navegable	90
5.4. CAPITANIA DE PUERTO DE SANTA MARTA	90
5.4.1 Localización y dirección de la oficina	91
5.4.2 Comunicaciones	92
5.4.3 Localización del Puerto de Santa Marta	98
5.4.4 Areas de aproximación	92
5.4.5 Descripción general del puerto	93
5.4.6 Areas de pilotaje	93
5.4.7 Area Navegable	93

	Pag.
6. GENTES DEL MAR : ANTECEDENTES HISTORICOS	103
6.1 DEL CAPITAN O PATRONO DE UNA NAVE	108
6.2 CLASIFICACION DE CAPITANES	109
6.3 DOCUMENTOS A QUE ESTA OBLIGADO A MANTENER A BORDO AL CAPITAN	110
6.4 FUNCIONES DEL CAPITAN	111
6.5 LIBROS QUE DEBE LLEVAR A BORDO EL CAPITAN	112
6.6 DE LA TRIPULACION	113
6.7 REGIMEN DISCIPLINARIO	114
X 6.8 DEL ARMADOR	115
α 6.8.1 Atribuciones y obligaciones del Armador	116
6.9 Del agente marítimo	117
6.10 Del Piloto Práctico	118
7. EL SEGURO MARITIMO : CONCEPTO	121
7.1 CARACTERES Y ANTECEDENTES HISTORICOS	121
7.2 FORMAS DEL SEGURO MARITIMO	123
7.3.ELEMENTOS PERSONALES	124
7.4 ABANDONO	125
7.5 EN Y DESDE	127
7.6 CLAUSULA DE CONTINUACION	128
7.7 NOTA PROTECTORA	129
7.8 DESVIACION	130
7.9 CAMBIO DE VIAJE	132



	Pag.
7.10 SEGURO DE DESEMBOLSOS	133
7.11 CLAUSULA DE DURACION	135
7.12 POLIZA FLOTANTE	136
7.13 FRANQUICIA	136
7.14 ADMITIDOS TODO INTERES	137
7.15 BUENA FE	137
7.16 SEGURO DEL CASO	138
7.17 PERDIDAS	140
7.18 PELIGROS MARITIMOS	142
7.19 PROTECCION ABIERTA	142
7.20 RIESGO PROPIO	143
7.21 PERDIDA DE AVERIA SIMPLE	144
7.22 GASTOS PARTICULARES	144
7.23 PRUEBA DE INTERES EN LA POLIZA	144
7.24 CLAUSULA DE GESTION Y TRABAJO	145
7.25 POLIZA NO VALORADA	146
7.26 POLIZA VALORADA	146
7.27 GARANTIAS	147
7.28 GARANTIA IMPLICITAS	148
7.29 CLAUSULA DE DEPOSITO A DEPOSITO	149
7.30 CLAUSULA DE "A FLOTE "	150

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFIA

DEDICATORIA

A mis padres, poderosos estimulantes de
mi carrera .

LIGIA CECILIA BERMUDEZ SAGRE

A mis padres y a aquellas personas que cola
boraron en mi carrera.

VICTORIA C. BERNIER FELICIANO

INTRODUCCION

Concientes de la importancia que hoy tiene para el desarrollo de las Naciones, y en especial para nuestro país, el adecuado aprovechamiento del Mar, así como lo que significan los aportes legislativos y doctrinarios que a la ciencia del Derecho se han hecho, hemos creído del mayor interés para la Facultad de Derecho de la Universidad de Cartagena, y en general para todas aquellas personas estudiosas del Derecho del Mar, realizar un Compendio sobre algunos aspectos que consideramos importantes en la legislación Marítima Nacional, teniendo como gúfa los pilares del Derecho Internacional y Marítimo y en especial los Derechos Marítimos Español e Inglés, que son los más avanzados en lo que al Derecho del Mar se refiere.

Esperamos con nuestra investigación constituir un valioso aporte al estudio de tan importante rama del Derecho en Colombia, que a pesar de ser un país costanero no ha alcanzado su máximo desarrollo, debido al desaprovechamiento de las riquezas de nuestros mares y a su incipiente regulación legislativa.



1. DERECHO

Se entiende por derecho el conjunto de normas que regulan la conducta humana con carácter obligatorio.

Si el hombre viviera aisladamente no habría necesidad de tales normas, siendo suficiente con las de su conciencia impresa por Dios en el corazón humano pero el hombre es un ser social que por naturaleza necesita relaciones con los demás hombres, y vivir en sociedad para satisfacer sus necesidades, y ello hace necesario una serie de normas que, coactivamente, regulen y disciplinen esa conducta social y ese medio en que la misma se desarrolla. Pues bien, el conjunto de tales normas es lo que constituye el Derecho u ordenamiento jurídico de un país.

Claro está que también otras normas regulan la conducta humana (religiosas, morales, etc.), pero la norma jurídica se diferencia de estas otras en la obligatoriedad de su cumplimiento, que en caso necesario es exigido coactivamente.

Tal es el concepto comunmente admitido de Derecho en senti

do objetivo, pero junto a él y derivado en cierto modo de él mismo, está la concepción del Derecho en sentido subjetivo, concebido como facultad reconocida a cada hombre por el ordenamiento jurídico frente a los demás y que impone a éstos el deber de reconocer y respetar.

Desde otro punto de vista, puede distinguirse el Derecho en Público y Privado, distinción ésta muy crítica, pero que sacamos a colación por creerla necesaria para el estudio de nuestra investigación, y si bien es evidente, como decía Castán, tratadista español, que el derecho es esencialmente uno, y que los órdenes públicos y privados, están en la vida en constante relación y es deseable que se compenetren íntimamente, no es menos cierto que, dentro de esa unidad del orden jurídico, cabe diferenciar un ámbito de regulación público o privado, según la esfera a que afecte al menos, preponderantemente y los sujetos que intervengan en las relaciones jurídicas contempladas, considerándose como Derecho Público aquél que regula las relaciones con entes públicos, y privados cuando dichas relaciones se dan entre particulares, o incluso con entes públicos desprovistos de su imperio.

1.1 DERECHO MARITIMO

Es frecuente entre los autores el definir el derecho marí-

timo, sencillamente como el conjunto de normas que regulan la navegación marítima, definición ésta muy simple, pero in dudablemente comprensiva del verdadero contenido de la disciplina que nos ocupa.

Tradicionalmente se le ha considerado como parte del Derecho Mercantil, pero éste criterio vá siendo superado actualmente en que no se habla tan solo de " Derecho Mercantil Marítimo", que solo es una parte de aquél sino de " Derecho Marítimo (a secas y con mayúscula), comprendiendo ésta rama jurídica en todo su conjunto y unidad, ya que de él su contenido forma parte no solo normas mercantiles, sino de muchas otras ramas del Derecho y no pecaríamos de exagerados al decir que todas las demás ramas jurídicas tienen su representación en ésta disciplina, aunque, sea la mercantil la que ocupe lugar preferente.

El que gran parte de las normas de Derecho Marítimo estén incluidas legislativamente en Código de Comercio no supone que el mismo carezca de autonomía e independencia, ya que las normas mercantiles, con ser muy importantes, no abarcan la totalidad del Derecho Marítimo, cuyo campo de acción se extiende a todo lo relacionado con la navegación marítima, o sea o no mercantil; y aun dichas normas al referirse al comercio marítimo, reviste una especialidad que no es dable desconocer, siendo su autono-

mía fruto de sus particularidades.

Su desenvolvimiento legislativo es análogo al de otras ramas del Derecho que antiguamente se encontraban agrupadas en los distintos cuerpos legales junto a otras de muy distinta naturaleza, y así como a través de los tiempos se van desgajando otra disciplina y adquiriendo autonomía, igual sucede con el Derecho Marítimo, aunque cobrando ya cierta sustentabilidad en algunas disposiciones, como las famosas Leyes Rodias, en las que figuran importantes normas aplicables a la navegación marítima y que rigieron como vigentes durante muchos años, tanto en Grecia como en Roma, sirviendo como base para posteriores desenvolvimientos legislativos, incluso en la Edad Moderna.

Alcanza mayor relieve esta autonomía durante la edad Media en diversas colecciones o recopilaciones de usos marítimos, entre los que citaremos por su importancia las llamadas Leyes de Wisby (Siglo XV) , los Roles de Oleron (Siglo XII) y el Libro del Consulado del Mar (Sobre el siglo XIII), aunque muchos autores le asignen mayor antigüedad), cuyas disposiciones al comercio en los mares del Norte, Occidente y Mediterráneo, respectivamente, mereciendo especial mención las dos últimas , y sobre todo el del Consulado del Mar, por su general y mayor aplicación.

En la edad moderna figuran ya las Ordenanzas y el Ius Hanseaticum Maritimum, el Guidon de la Mer y especialmente las Ordenanzas de 1681 debidas a Colbert en tiempos de Luis XIV, en las que puede decirse que alcanza su consagración legal, ésta autonomía al separar sus normas de las del Comercio Terrestre, a cuya regulación fueron destinadas otras ordenanzas anteriores en 1673, no pudiendo silenciarse las Ordenanzas de Bilbao, publicadas en tiempo de Felipe V - año 1737 y que, junto a otras normas, rigieron Colombia.

El hecho de que el legislador francés incluyera las normas del Derecho Mercantil Marítimo en su Código de Comercio de 1807, y al igual que lo hicieran otros países como España en suyo; no destruye su autonomía, pues aparte de que otras naciones como Canadá, Estados Unidos, e Inglaterra no han seguido su ejemplo, y prescindiendo de la desfavorable opinión que la esa unificación legal pudiera dispensarse, ella es solo parcial y puramente formal, por lo que dada resta a dicha autonomía.

Lo que sucede es que científicamente, sobretudo en nuestra patria, a pesar de que por su posición geográfica debiera ser un país eminentemente marineró, ha adolecido de estudio y falta de conocimiento, al bien en los últimos tiempos parece iniciarse un resurgimiento de tan importante rama

del ordenamiento jurídico sacudiendo el letargo en que ha permanecido.

1.1.1 Sus particularidades

Toda la especialidad de esta rama jurídica se deriva del medio en que se desenvuelve, el mar, fuente inagotable de riqueza, lazo de unión de pueblos y continentes, senda necesaria para la expansión económica, cultural y política de aquellos, junto con sus riesgos, da una especial fisonomía a sus normas, más acusada que en cualquier otra disciplina y así vemos cómo regula figuras jurídicas completamente desconocidas en otras ramas del Derecho (averías, préstamos a la gruesa, asistencia en el mar, etc.) y aún en las que participan "in genere" del mismo carácter y naturaleza que las de otras ramas jurídicas, su regulación difiere fundamentalmente de ellas, siguiendo principio y obteniendo consecuencias jurídicas bien distintas (limitación de responsabilidades del naviero, régimen de copropiedad de buques, hallazgo, abandono en el seguro marítimo, etc.); sus instituciones reciben particulares denominaciones, con una riqueza de léxico que no tienen parangón en otras disciplinas jurídicas (fletamentos, pasajes, protestas, abordajes, etc.), y la universalidad y carácter internacional del medio en que se desenvuelve imprime a sus normas este mismo carácter, siendo numerosí



simos los convenios internacionales que regulan sus instituciones. Igualmente observamos cómo, a diferencia de las otras ramas jurídicas, resulta difícil, por no decir imposible, el encuadrarlo exclusivamente dentro del campo del derecho público o del derecho privado, por cuanto en su ámbito se encierran normas de muy diversas índoles.

1.1.2 Ambito de Aplicación

Ya al definir el derecho marítimo aludimos a su ámbito de aplicación, que no es otro que la navegación marítima, la cual constituye el campo de acción y regulación de nuestra disciplina. Quedan, por tanto, excluida la navegación fluvial y lacustre, ya que en ella no se dan los riesgos propios de la navegación marítima; pero dentro de ésta alcanza a la de cualquier finalidad bien sea comercial, pesquera, científica, militar, de vigilancia, recreo...; y si bien es cierto que a ciertas clases de navegación o le son aplicable algunas normas, y en consecuencia, se les exceptúan de ellas, ello demuestra que, en los demás, les comprenden las normas marítimas, pues en otro caso holgaría tal exclusión, que de otra parte, y al ser una excepción, como todas, conforma la regla general.

La navegación es un arte y una ciencia, y en tales aspectos su estudio corresponde a otras disciplinas; pero como acti

vidad humana necesita y es tambien objeto de una regulaci3n jur3dica que ordene el tr3fico mar3timo, tanto en su aspecto preventivo, am⁵orando en lo posible su riesgo , como re represivo, con la finalidad de sancionar las infracciones que dentro de dicha espera puedan producirse, y no solo desde un punto de vista subjetivo, respecto del personal navegante, sino real y objetivo, en cuanto se refiere al buque y dem3s elementos necesarios para la navegaci3n, regulando igualmente las relaciones jur3dicas de la misma y las instituciones creadas para su desenvolvimiento.

1.1.3 Ex3men de sus fuentes

Las fuentes del derecho mar3timo, o sea, de establecimiento y exteriorizaci3n de sus normas, est3n constituidas :

1. Por la profusa legislaci3n mar3tima y convenios internacionales.
2. Por los usos y costumbres mar3timos
3. Ya dentro del orden privado, por lo convenido contractualmente.
 - a) Car3cter3stica de la legislaci3n mar3tima es la falta de unidad.

Sus normas no se encuentran en su totalidad codificadas en un determinado cuerpo legal, ya que presindiendo del Libro V del Código de Comercio, que trata de la navegación acuática y el transporte marítimo y algunos preceptos del Código Civil relativo al testamento marítimo y protestas, el resto se encuentra disperso, que por su naturaleza resulta difícil de codificar, aunque si sería conveniente llevar a cabo refundiciones parciales que aminoren, al menos el caos legislativo existente.

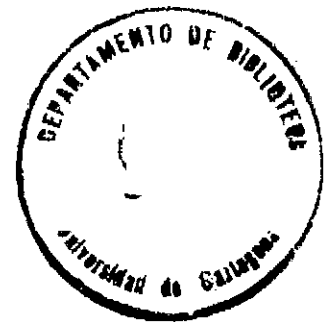
Del conjunto de normas que constituyen la legislación reguladora de la navegación y transporte marítimo, cuyo simple esbozo alargaría notablemente la expansión del presente capítulo, merece especial mención por su importancia, el Código de Comercio vigente que lleva fecha 17 de Mayo de 1971. Su Libro V consagra la navegación marítima (Artículo 1426 a 1772), habiendo sido objeto de duras críticas por la doctrina general, dadas las lagunas que en mismo se observan y la defectuosa regulación de muchas de sus instituciones.

También ocupa lugar destacado en la relación del derecho marítimo los tratados y convenios internacionales concluidos por Colombia con otros países.

b) Los usos y costumbres normalmente admitidos en el tráfico

co marítimo o existente en cada puerto sirven como norma supletoria de Derecho escrito o estipulación concebida , y a ellos se habrá de acudir con frecuencia dada la complejidad de situaciones jurídicas imposible, de preveer por el legislador o las partes interesadas.

c) Las estipulaciones de las partes, que tienen fuerza de ley entre las mismas, constituyen una fuente de la mayor importancia dentro del orden contractual por cuanto las normas legales tienen con frecuencia tan solo un carácter supletorio o integrativo de la voluntad de las partes.



2. DERECHO INTERNACIONAL MARITIMO

Se entiende, en general , por Derecho Internacional, el que regula las relaciones entre los diferentes estados o de los súbditos de los mismos entre sí.

De aquí una primera clasificación del Derecho Internacional en Público (el que regula las relaciones entre los distintos estados como entes soberanos) y privado (el que regula las relaciones que en el orden privado puedan establecerse entre los súbditos de los diferentes estados).

Desde otro punto de vista se acostumbra distinguir entre derecho internacional de paz o de guerra, según se refiere a las relaciones pacíficas o bélicas del orden internacional.

Si una de las características del Derecho Marítimo es, su universalidad y carácter internacional , no será necesario insistir mucho para comprender la gran importancia y destacado lugar que ha de otorgarse a esta rama de la disciplina.

La ausencia hasta el presente de un verdadero órgano sobe
rano y legislador , superior y común a los distintos pue
blos, hace que resulte difícil el señalar sus cuentas regu
ladoras, pero es indudable la primacía de los convenios y
tratados internacionales concluidos entre los distintos es
tados y que constituyen, sin duda, la principal norma de
aplicación en esta esfera del derecho. En defecto de ellos
habrá que acudir a la costumbre y usos de este orden, que
aquí revisten singular importancia ante la ausencia de re
gulación en muchos supuestos o su inaplicación por diferen
tes razones, siendo también de destacar la doctrina cien
tífica mantenida por los principales tratadistas en la ma
teria , y la jurisprudencia, derivada de las resoluciones
adoptadas por los diferentes organismos internacionales e
incluso de los propios tribunales nacionales al conocer de
materia de este orden. En último lugar, se acude a veces a
una aplicación extensiva de las normas de derecho inter-
no en la medida en que ello es factible.

2.1 EL MAR COMO ELEMENTOS DE COMUNICACION ENTRE LOS PUEBLOS

Como se sabe, el mar viene a ocupar casi las tres cuartas
partes de la superficie total del paradójicamente denomi-
nado globo terrestre. Tal dato es suficientemente elocuen
te por sí mismo para explicar la importancia que tal ele-
mento tienen en la comunicación entre los pueblos que, al,

igual que las personas, necesitan de relacionarse entre sí y hacerse partícipes de su respectivas culturas y riquezas.

Gracias a él se estrechan lazos y vínculos entre los pueblos, se amplían sus mercados y se eleva el nivel de vida e intelectual de los súbditos de todos ellos, permitiéndoles disfrutar de los innumerables dones que el Supremo Hacedor ha exparcido por vía terrestre e incluso en nuestros días, por aire siempre resultará aquel medio más conveniente por la sensible diferencia de su costo, la mayor facilidad para el transporte de grandes masas y natural libertad de rutas, sin estar supeditado al previo tendido de líneas férreas o al trazado de carreteras, etc., resultando de todo punto necesaria su utilización en aquellos territorios aislados y separados de los demás por los mares.

Por lo que a nuestra patria se refiere, cobra especial importancia por su carácter litoral, realizándose por mar el 95% de su comercio exterior.

2.2 LIBERTAD DE MARES

La utilización del mar por los pueblos, como consecuencia de lo anteriormente dicho , exige la libertad de tránsito



por ellos y el que de tal forma puedan ser surcados por los buques de todas las banderas.

Esto es hoy un principio universalmente admitido, sin otra excepción que aquellas zonas, del mismo mar que, por adentrarse en las costas de los distintos estados o por su proximidad a las mismas, forman mares interiores o constituyen y propio mar litoral, y a cuyas zonas se extienden su soberanía; pero el resto, esto es, lo que constituye el altamar, se considera la utilización libre por todos los buques y en toda su extensión, sin distinciones ni prerrogativas de ninguna clase, no siendo susceptible de apropiación ni sometimiento a soberanía por parte de país alguno.

Claro es que dicho principio no ha sido siempre admitido, y como otras tantas facetas del orden jurídico han sido el resultado de un lento desenvolvimiento y progresiva elaboración, pues aunque ya se afirmó en la antigüedad como medio natural de comunicaciones entre los pueblos, es lo cierto que durante más de 6 siglos ha sido puesto en entredicho en la actitud de algunos estados que pretendían su hegemonía en ciertos mares y doctrinalmente ha encendido las más animadas polémicas en torno a su admisión.

Desde el primer punto de vista son de sobra conocidas las

pretensiones de Venecia, imponiendo tributos sobre el Adriático en los siglos XI y XII, con las consiguientes reacciones de Génova y Piza; así como las de Suecia respecto que las que Dinamarca se atribufan sobre el mar del Norte con el control del Sund y Belp; y posteriormente las Hispanos-Portuguesas, consecuencia de los grandes descubrimientos geográficos de estas naciones, que incluso llegaron a su reconocimiento por parte del papado en la famosa bula " Inter Keteris " del Papa Alejandro VI (1493), y adecuada aplicación del Tratado de Tordesilla conceptado entre ambos Estados; y más adelante, las de los monarcas británicos al saludo de su bandera por parte de los buques de los demás estados, lo que originó las siguientes protestas de éstos y, concretamente, las tres guerras anglo-Holandesas del Siglo XVII.

También en el orden doctrinal se ha discutido ampliamente esta cuestión, manteniéndose numerosos contradictorios puntos de vista en uno y otro sentido entre los distintos autores. Así fueron asérrimos defensores del principio de libertad de los mares los dominicos españoles Francisco de Vitoría y Fernando Vázquez de Menchaca, pero fué el Holandés Hugo Grocio quien, con su obra " Mares Liberum ", publicada en 1609, alcanzó más popularidad y renombre, aunque en ella recogiera argumentos escrimidos ya anteriormente por los citados autores. De otro lado, defendieron el

criterio opuesto, entre otros, el profesor de Valladolid, Serafín de Freitas y, sobretodo, el inglés Jhon Selden, quien, frente a la obra de Grocio, publicada en 1653 la suya " Mares Clausum", quedando con ellos patente la diferencia doctrinal mantenida por los distintos autores que defendieron sus respectivos puntos de vista con validez y riqueza de argumentos.

Más todo ello no tiene hoy día más valor que un recuerdo histórico, pues ya nadie pone en duda tal libertad y, unanimemente se admite el disfruto universal de los mares por todos los pueblos, y así se reconoce y proclama expresamente en el convenio de Ginebra de él 29 de Abril de 1958 sobre Altamar, según veremos seguidamente.

Ello no obsta a la existencia de un orden jurídico establecido precisamente en aras de esa misma libertad, como expresamente determina el aludido convenio que, trata enumerar los derechos que ello comprende, establece que los distintos estados deberán guardar consideración a la libertad de los demás estados.

2.3 EL ALTAMAR

El convenio de Ginebra del 29 de Abril de 1958 lo define, desde un punto de vista negativo, como la parte del mar



no perteneciente al mar territorial o a las aguas inferiores de un estado .

Según el mismo, se considera el alta mar como espacio abierto a todas las naciones, al que ningún estado podrá, legítimamente, someter a su soberanía. La libertad declarada comprende la de navegación, pesca, colocación de cables y tubería submarinas y de vuelos. Su disfrute no corresponden a los estados ribereños, sino también a los interiores carentes del litoral, los que podrán igualmente usar y navegar por dicho espacio con sus buques mediante acuerdos celebrados al efecto con los países colindantes, los consideran a estos buques el mismo trato que a los propios en cuanto al acceso y utilización de sus puertos .

Corresponde a cada estado el determinar los requisitos exigidos para el otorgamiento de su nacionalidad a los buques debiendo éstos enarbolar la bandera de un solo estado, a cuya jurisdicción quedan sometido. También corresponden a los distintos estados, de acuerdo con los convenios internacionales ,dictar las normas de seguridad que deben observar los buques que enarbolan su pabellón y las disposiciones necesarias para obligar a sus capitanes, siempre que puedan hacerlo sin gran riesgo para el buque, su tripulación o pasaje, a auxiliar a toda persona que se en -

cuentre en peligro, acudiendo a prestarlo con la máxima rapidez, así como en caso de abordaje, a prestar auxilio al otro buque, comunicándole su nombre, puerto de matrícula y el de próxima escala, auxiliando la tripulación y pasaje.

En caso de abordaje o cualquier otro accidente marítimo, la competencia penal y disciplinaria se atribuye al país del pabellón o a aquél del que los responsables sean nacionales, si bien el estado que haya expedido un título o certificado de competencia podrá retirarlo a su titular.

Así mismo se establece que, en principio únicamente podrá ser embargado un buque por las autoridades de su pabellón, y que los buques de guerra y los demás del estado afectos a un servicio público no comercial gozaran de inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier estado que no sea el de su bandera.

Por último, se establece la obligación por parte de los distintos estados de tomar las oportunas medidas para evitar la contaminación de las aguas por los hidrocarburos vertidos de los buques desperdicios de las tuberías marinas o producidos por la explotación del suelo y subsuelos submarinos, así como por los desperdicios o sustancias radiactivas u otros agentes nocivos.

2.4 INVALIDEZ DEL PRINCIPIO DE LIBERTAD DEL MAR EN CASO DE GUERRA

El principio de libertad de los mares, que en tiempo de paz se admite y aplica unánimemente, sufre grandes restricciones en tiempo de guerra, hasta el extremo de llegar a desaparecer en la práctica.

La razón de ello no radica exclusivamente en las necesidades y seguridad de los beligerantes, sino en las características de la guerra moderna, puesta al manifiesto en las últimas conflagraciones, al pretender la rendición del enemigo no sólo por medio de acciones bélicas, sino a través de su estrangulamiento económico.

Se parte, no sin razón, de la base de estimar que las naciones, como las personas físicas, difícilmente puede bastarse y desenvolverse por sí solos, sino que su economía necesita del intercambio de productos con otras para, de esta forma proveerse de lo que carece y necesitan, y salir de los productos que le sobran a fin de conseguir los medios económicos necesarios para nivelar con ellos su balanza de pagos en el extranjero; y siendo así que según hemos dejado dicho, este comercio exterior se realiza en su mayor parte por vía marítima es, pues, mediante su obstaculización como se consigue el entorpecer los aprovisionamien-

tos del enemigo y la destrucción de sus comunicaciones que tan directamente ha de influir en su rendición.

A tal efecto se amplía a límites insospechados la declaración de contrabando de guerra, incluyendo como tal toda clase de artículos ; intensifica al máximo el ejercicio del derecho de visita, las zonas bloqueadas, la actuación de los submarinos y del arma aérea, y se emplean, en fin cuantos medios puedan conducir al fin propuesto; y si bien la reglamentación de la guerra marítima parte del respeto a los buques neutrales, es tan delicada la situación de los mismos y sufren tales limitaciones que puede decirse que tales circunstancias el principio de libertad de los mares queda reducido a una simple declaración romántica de principios.



✓ 2.5 EL MAR LITORAL Y LA ZONA CONTIGUA

El mar litoral es aquel espacio marítimo que baña las costas de un estado y sigue las mismas en toda su extensión, Se conoce también con el nombre de Mar Territorial y el de aguas jurisdiccionales o marginales.

Su existencia se fundamenta en la propia seguridad de los estados, que necesitan del mismo para su propia conservación , tanto desde un punto de vista político y militar co

mo fiscal, sanitario, etc.

No hay que confundir el mar territorial con las aguas interiores, que son aquellos espacios marítimos existentes entre las concavidades y fisuras de la costa o entre islotes próximos a la misma y las constituidas por los puertos, radas, bahía y demás espacios que al quedar por dentro de la línea que sirve de base para computar el límite del mar litoral vienen a ser como una ampliación del territorio nacional y de su soberanía.

La convención de Ginebra de 29 de Abril de 1958 sobre la materia establece que la soberanía del estado abarca, fuera de su territorio y aguas interiores, a una zona de mar adyacente a sus costas designada con el nombre de mar territorial. Esta soberanía se extiende al espacio aéreo situado sobre el mismo, así como al lecho y subsuelo de ese mar.

Por zona contigua se entiende aquel espacio perteneciente al mar libre y colindante con el mar territorial, sin que pueda rebasar las doce millas contadas desde la línea base de donde se mide el mar territorial, sobre el que el estado ribereño podrá adoptar las medidas necesarias para prevenir o reprimir las infracciones a sus leyes de policía, aduaneras, fiscales, de emigración y sanitarias que

puedan producirse o se hayan cometido en su territorio o en su mar territorial.

2.6 JURISDICCION

Tradicionalmente se han asimilado las aguas litorales al territorio del estado ribereño y en las que se ejerce su soberanía, reconociéndosele un derecho de legislación, por virtud del cual puede dictar normas en materia de defensa, orden público, sanitario, fiscal, de navegación y pesca; un derecho de jurisdicción, o facultad para conocer y enjuiciar los hechos ocurridos en tal zona, salvo ciertas excepciones respecto de los realizados a bordo de buques extranjeros entre sus propios tripulantes; derecho a reservar el ejercicio de ciertas actividades como la pesca y la navegación de cabotaje a sus propios buques, y, en fin, derecho a la adopción de cualquier medida que, como la prohibición de estacionamiento de tránsito por ciertas zonas, se considere conveniente a los intereses de la defensa nacional u orden público, aunque sin discriminación. No obstante ello es la excepción, pues normalmente se permite el paso inopinato de buques extranjeros tanto mercantes como de guerra, debiendo dar a conocer a los mismos los peligros de la navegación, sin que puedan imponerse gravámenes por el solo hecho del paso y sí solo por los servicios prestados a los mismos, aunque también sin discriminación.



2.7 EXTENSION

Si bien la existencia del mar territorial ha sido unánimente admitida e incluso, como vemos, regulada por el convenio que estudiamos, lo que no se ha logrado es llegar a fijar , con carácter internacional, la extensión o anchura que el mismo haya de tener, habiendo fracasado cuantos intentos se han hecho hasta el presente para ello.

A tal fin se han propuesto desde la antigüedad diversas soluciones, tales como el considerar que se extendía hasta el alcance de la vista u horizonte que pudiera divisarse desde la playa, o hasta donde las sombras dejara de tocar fondo, o al alcance de la artillería, etc., criterios todos ellos sumamente imprecisos y variables , aunque quizá sea el último de los indicados el más lógico desde un punto de vista teórico, ya que si el mar territorial está sujeto en toda su extensión a la soberanía del respectivo estado ribereño , es natural se extienda hasta donde lleguen sus baterías costeras como medio de hacer efectiva dicha soberanía en caso necesario,pero el alcance conseguido con las nuevas armas y proyectiles dirigidos, capaces de atravesar continentes enteros , hace inaplicable tal criterio , cuya admisión conduciría a negar la existencia de mares libres y chocaría al mismo tiempo con la soberanía y existencia de los mares territoriales de otros estados.

Abandonados tales criterios , se cifran modernamente en un cierto número de millas marinas, que normalmente varía de 3 a 12, según los distintos estados y las materias de que se trate.

Tampoco en la conferencia de Ginebra de 1958 se llegó a un acuerdo sobre el particular, dada la disparidad de criterios que se mantuvieron por los representantes es de distintos países que en ella intervinieron.

Según el convenio de Ginebra de 29 de Abril de 1958, la medición del mar territorial a de hacerse desde bajo mar. Si hay aberturas o sinuocidades en la costa o islas próximas, puede adoptarse el sistema de líneas de bases rectas (trazado poligonal) que unan los puntos apropiados, pero no con relación a islas que solo emergen en bajo mar.

En efecto, el mar territorial en una isla se mide de acuerdo con estas normas, pero si solo emergen en bajo mar, solo puede utilizarse para medir el mar territorial si la distancia en que se haya del continente o de otra isla normal no excede del mar territorial . En otro caso estas pseudoislas no tienen mar territorial propio.

En cuanto a las bahías, para considerarlas como tales, es necesario que su superficie sea igual o mayor a un semicírculo

culo que tenga como diámetro la boca de entrada, y si por la existencia de islas por la entrada tuvieran varias entradas, se tendría en cuenta la suma de todas ellas. Las islas de las bahías se incluyen en la superficie total de estas.

Si la distancia entre las dos bocas de bajo mar no excede de 24 millas se trazará una línea entre ellas, y las aguas que queden encerradas se considerarán aguas interiores ; y si excede, se podrá trazar esa línea dentro de la bahía, de manera que encierre la mayor superficie de agua posible.

Respecto de la desembocadura de los ríos se trazará una línea recta en bajo mar entre los puntos de las orillas respectivas.

2.8 LA PLATAFORMA SUBMARINA

La plataforma continental llamada también socalo continental o insular es el espacio de tierra inmediato a la costa y sumergido en el mar que puede ser objeto de explotación hasta una cierta profundidad por parte del estado ribereño, a cuyo dominio y uso exclusivo se atribuye.

Iniciado en 1945 con motivo de las reivindicaciones alegadas sobre ella por E.E.U.U., ha sido objeto de los interesan

tes estudios en muchos países, y reglamentado internacionalmente por el convenio de Ginebra de 29 de Abril de 1958 , según el cual el estado ribereño ejerce derecho de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales.

Conforme al citado convenio se entiende por tal el hecho del mar y el subsuelo de la zona submarina adyacentes a las costas, pero situadas fuera de la zona del mar territorial hasta una profundidad de 200 metros, o más allá de este límite hasta donde la profundidad de las aguas subprayan - tes permitan la explotación de los recursos naturales de dichas zonas.

Se entiende por recursos naturales los del reino mineral , como el petróleo y otros recursos no vivos y organismos vivos de especial sedentarias ; es decir, que en período de explotación están inmóviles en el hecho del mar o en el subsuelo.

El ejercicio de los derechos sobre la plataforma continental no puede modificar el régimen de altamar ni del espacio aéreo superpuesto, ni impedir la colocación de cables submarinos o entorpecer la navegación, la pesca o la conservación de las especies o las investigaciones científicas.

ficas y oceanográficas, ni la construcción de túneles submarinos , si bien en torno a las instalaciones para la explotación de dicha plataforma continental se puede establecer una zona de seguridad de 500 metros como máximo con la debida señalización.

2.9 DOMINIO DE LOS MARES CERRADOS

Son aquellos que no tienen comunicación con el mar o la tienen a través de un estrecho cuyas orillas pertenecen a un solo estado. También se llaman mares interiores.

Como tales figuran el mar Behring, en América; el de Kara , en Asia, y los de azof báltico , blanco, mármara y megro en Europa.

En ellos la jurisdicción corresponde por completo al estado cuyo territorio se encuentran o adentran, pudiendo incluso ser cerrado a la navegación, salvo que sirvan de paso o comunicación con otros mares como sucede con el Márama , en cuyo caso no puede adoptarse tal medida.

2.10 LIBERTAD DE PESCA

Como comprendida en la libertad de los mares está la libertad de pesca, que permite su ejercicio a todos por igual,



excepto en los espacios marítimos sujetos a la jurisdicción y soberanía de los diferentes en que, por lo general, se reserva a sus nacionales tal actividad o, al menos, la limita respecto a los extranjeros.

Dicho principio no aparece reconocido, según hemos visto, en el convenio de Ginebra del 29 de Abril de 1958 sobre altamar, sino que se reintera en otro de la misma fecha, acordado también en Ginebra, sobre la pesca y conservación de los recursos vivos del alta mar, por el que se reconoce a todos los estados el derecho de que sus nacionales se dediquen a la pesca en altamar a reserva de las obligaciones contraídas convencionalmente, de los derechos de los esta-dos ribereños y de las disposiciones de dicho convenio sobre la conservación de los recursos vivos del altamar, entendiendo por tal el conjunto de medidas adoptadas para obtener un rendimiento óptimo y constante de estos recursos en bien del abastecimiento para el consumo humano.

El estado o estados cuyos nacionales se dediquen en cualquier zona del altamar a pescar cualquier reservas de peces u otros recursos marinos vivos, adoptarán de común acuerdo las medidas necesarias para la conservación de las especies, poniéndole en conocimiento de la F.A.O. (Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación).

De no lograrse este acuerdo entre los estados, las diferencias habrán de ser resueltas por una comisión especial de las naciones unidas.

El convenio reconoce especiales derechos a los estados ri
bereños en el mantenimiento de la productividad de los re
cursos vivos en cualquier parte de altamar adyacente a
su mar territorial.

En recíproco interés de los distintos países, y para evi
tar el agotamiento de tal fuente de riqueza, existe una
serie de convenios que, en general, tienden en re
glamentar la pesca, bien en determinadas zonas, o bien respecto
ciertas especies, fijando una serie de límites, tanto en
cuanto a la declaración de determinadas áreas o épocas
de vida, fijación del tamaño mínimo de los peces o de me
didas de las mallas de las redes empleadas en su captura,
volumen de ésta, etc., y estableciendo normas para coo
rdinar las estadísticas e investigación científica pes
quera.

Entre dichos convenios pueden citarse el de la haya, de 6
de Mayo de 1882, sobre la pesca del mar del norte; el de Pa
ris, de 15 de agosto de 1893, en cuanto a la pesca o caza
de focas en el mar de Behring; el de Berlín de 17 de Di
ciembre de 1929, sobre pesca en el Báltico; el firmado en Gi

nebra, en 24 de Septiembre de 1931, y posteriormente el de Washington, de 2 de Diciembre de 1946, entre otros, respecto de la pesca de ballena ; el de Londres , de 5 de Abril de 1946, para la regulación de las mallas de las redes de arrastre y tamaño mínimo de las distintas especies; el de Washington, de 8 de Febrero de 1949 , sobre pesquería del Atlántico Noroeste; el de Roma, de 24 de Septiembre siguiente, creando el Consejo General de Pesca en el Mediterráneo ; el citado de Ginebra, de 29 de 1958, sobre la pesca y conservación de los recursos vivos de alta mar, así como el de Londres de 24 de Enero de 1959, sobre pesquería en el Atlántico Nordeste, entre otros.

Recientemente merece citarse el convenio Europeo de Pesca, designado en Londres en 9 de Marzo de 1964.



3. EL DERECHO DE INVESTIGACION DEL PABELLÓN

Como el alta mar se consideraba como espacio libre a toda clase de navegación por los buques de los distintos países, sin que ninguna zona del mismo pueda quedar sometida a la soberanía de estado alguno. Por ello, precisamente, se exige la nacionalidad de los buques que navegan por alta mar, a las autoridades de cuya bandera quedan sometidas. De aquí que los buques de guerra de los distintos países tengan facultad, incluso en tiempo de paz, para cerciorarse de cual sea la bandera que realmente corresponda enarbolar a un determinado buque, al objeto, de, en su caso, ejercer sobre el mismo los derechos que le corresponden.

De otra parte, en tal espacio pueden cometerse una serie de infracciones cuya sanción penal o administrativa corresponde, en principio, a las autoridades del pabellón del buque e incluso algunas como la piratería, tienen carácter internacional; razones todas ellas para atribuir a los buques de guerra de los distintos esta-

dos marítimos, aguisa de gendarme internacionales, la facultad para investigar cual sea un pabellón de un buque para hacerle cumplir las normas del orden jurídico internacional si fuera de su misma bandera, o para denunciar en otro caso, al Gobierno de su país la infracción cometida por el mismo, ya que por amplio que se conciba este principio de libertad de los mares no puede llegar a convertirse en anarquía, y se hace preciso, como en cualquier parte, el respeto al orden jurídico existentes en áreas precisamente de ese principio de libertad.

De ahí que los distintos estados, por medio de sus buques de guerra, puedan e incluso deban velar por el mantenimiento de ese orden y libertad en la forma expuesta y como premisa necesaria para ello, el ejercicio del derecho de investigación sobre los buques mercantes que se encuentran en altamar y cuya nacionalidad no conste o aparezca dudosa.

El Convenio de Ginebra de Abril 29 de 1958, si bien reconoce tal facultad, la acondiciona al determinar que, como norma general, los buques de guerra que se encuentren un buque mercante extranjero en altamar no tienen derecho a efectuar en él ningún registro, a menos que haya fundado motivo para creer que dicho, buque se dedica a la piratería o a la trata de esclavo, o que el buque tiene en

realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque enarbole otra bandera. En estos casos, el buque de guerra procederá a la comprobación de los documentos que autoricen el uso de la bandera, y para ello mandará a el buque sospechoso un bote al mando de un oficial, y si despues de los exámenes de los documentos persisten las sospechas, podrá proceder a otro examen a bordo del buque; pero si las sospechas resultaren infundadas, el buque mercante tendrá derecho a una indemnización por los perjuicios y daños sufridos.

3.1 EL DERECHO DE VISITA : SUS FORMAS

A diferencia del anterior, el derecho de visitas solo puede efectuarse en tiempo de guerra, y es la facultad que se concede a los buques de guerra beligerantes sobre los mercantes neutrales, por medio de su visita o inspección, para cerciorarse de su verdadera nacionalidad y de que los mismos cumplen con sus deberes de neutralidad, para en caso contrario, apresarlos y confiscarlos, o tratarlos como enemigos.

El fundamento de tal privilegio se basa en la necesidad, de evitar toda ayuda que, en cualquier orden o aspecto, pueda recibir el enemigo, cuya rendición es la principal finalidad de la actuación de los beligerantes.

Como acto bélico de soberanía en razón a las circunstancias expuestas, una vez abolido el corso, solo puede ser ejercitado por los buques de guerra de las naciones beligerantes y, precisamente, sobre los buques que reúnan la doble característica de ser mercantes y neutrales. Lo primero, porque los de guerra y los demás buques públicos forman parte de la organización estatal de la nación a que pertenecen, gozando de absoluta extraterritorialidad, y tal control atentará a la soberanía del país respectivo; y lo segundo, por que es obvio que respecto de los que no sean neutrales, sino, enemigos no es solamente a tal medida a la que quedan afectados durante el curso de las hostilidades.

De otra parte, ello ha de hacerse siempre respetando la soberanía de los países neutrales, razón por la que nunca podrá ejercerse en las aguas jurisdiccionales de ningún país neutral, sino en las propias o de un aliado, en las de el enemigo cuya soberanía no hay por que respetar al estar en guerra contra el mismo o en altamar.

En cuanto a la forma normal de practicar la visita, se requerirá al buque de que se trate, bien por medio de salvas o del Código Internacional de señales, a fin de que se detenga, y una vez efectuado, pues de lo contrario, caso de desobedecer la orden o intentar la huida, es motivo sú

ficiente para tratarlo como enemigo se envía a bordo un oficial y miembros de la tripulación que se consideren conveniente para que examinen su documentación y la del car-gamento , así como éste en su caso y demás extremos que se consideren pertinentes , levantándose acta de todos e-
llos por el oficial que practique la visita, anotándose la misma en el diario de navegación del buque visitado.



3.1.1 Límites

Como tales, y de acuerdo con los distintos convenios y prác-ticas internaciones, podemos citar los siguientes :

- a) Según el convenio de la Haya de 18 de Octubre de 1907 , la correspondencia postal de los neutrales o beligeran-tes , cualquiera que sea su carácter, oficial o particu-lar, hallada en el mar a bordo de un buque neutral o enemigo, es inviolable; y si el barco fuera capturado, el apresador deberá expedir dicha correspondencia a la mayor brevedad, salvo el caso de violación del bloqueo respecto de la correspondencia destinada al puerto blo-queado o procedente de él. No obstante esta inviola-bilidad de la correspondencia postal, ello no eximirá a los vapores correos neutrales de las leyes y costum - bres de la guerra marítima , que afectan, en general, a los buques mercantes neutrales. La visita, sin embargo,

se verificará solo en caso de necesidad y con la mayor consideración y rapidez posible.

- b) Por su parte, la declaración naval de Londres de 26 de Febrero de 1909 disponen que cuando los buques neutrales vayan navegando en comboy bajo su pabellón, están exento de visita, siendo el comandante de dicho comboy el que suministre al buque de guerra beligerante, y a petición de su comandante, todas las informaciones que la visita le hubiese podido proporcionar sobre el carácter de los buques y de sus cargamentos; y si el comandante del buque de guerra tiene sospechas de que ha sido sorprendida la buena fé del comandante del comboy, corresponderá a este la facultad de practicar una investigación cuyo resultado deberá hacer constar por medio de un acta, entregando copia de la misma al oficial del buque de guerra. Si la comprobación verificada justifica, en opinión del comandante del comboy la captura de uno o más buques comboyados, la protección deberá serle reinterada a los mismos.

3.2 PRESA MARITIMA

Consecuencia de la práctica del derecho de visita es el derecho de presa marítima o facultad de conquistar los buques que resulten enemigos o aquellos, que, aún siendo neutra -

les, no cumplen los deberes que con relación a las hostilidades imponen a los mismos su carácter neutral.

Como principales causas que justifican el apresamiento de un buque neutral podemos citar la resistencia a la visita o tentativa de huida, el llevar contrabando de guerra, el forzamiento del bloqueo, la desviación injustificada de ruta, el llevar documentación falsa o irregular el transporte o transmisión de información en interés del enemigo, el aprovisionamiento del mismo, y en general cualquier otro acto de asistencia hostil.

Verificada, que sea la visita, puede suceder que el buque visitado demuestre tanto su carácter neutral como su absoluta inhibición en la contienda, en cuyo caso se le permitirá continuar su ruta; o que, por el contrario, quede la misma; se descubra su carácter enemigo o la realización por el mismo, aún siendo neutral, de cualquier acto de los que, según acabamos de indicar, autorizan su captura.

En tal supuesto, se acuerda la misma por el comandante del buque de guerra, si bien con carácter provisional, conduciéndolo a un puerto propio o aliado del aprehensor para ponerlo a disposición del Tribunal de Presa correspondiente, que dictará fallo sobre la bondad de dicha presa arbolando el gallardete del buque de guerra en el palo ma

yor y su pabellón a popa, arriándose el del mercante.

Sólo en caso extraordinarios que puedan comprometer la seguridad del buque de guerra o el éxito de las operaciones en que él mismo se encuentre comprometido en ese momento, podrá ser destruído el buque neutral capturado, y en tal supuesto, antes de la destrucción, deberán ser puestas en seguridad las personas que se encuentren a bordo del mismo, transbordando al buque de guerra la documentación que se considere precisa para juzgar la validez de la captura y justificando el captor las circunstancias que le obligaron a optar tal medida.

Están exceptuados de la captura :

1. Los buques cartels o parlamentarios
2. Las embarcaciones dedicadas a la pesca costera o de bajara o al servicio de la pequeña navegación local, así como sus aparejos , artes o pertrechos y carga, salvo si han tomado parte en las hostilidades.
3. Los buques dedicados a fines religiosos, científicos o humanitarios .
4. Los buques de pilotaje o al servicio de los faros.

5. Los buques - hospitales y los fletados por el transporte de material sanitario.



3.3 NEUTRALIZACION DE BUQUES-HOSPITALES

En convenio de Ginebra de 12 de Agosto de 1949 para memorar la suerte de los heridos, enfermos y náufragos de las fuerzas armadas en el Mar que sustituy6 a X de Haya , distingue 3 clases de buques-hospitales, a saber :

- a) Los buques - hospitales militares; es decir, los cons - truidos adaptados por las potencias especial y unicamen te para llevar auxilio a los heridos, enfermos y náufra gos o para transportarlos y atenderlos.
- b) Los buques - hospitales utilizados por las sociedades na cionales de la Cruz Roja, por sociedades de socorro ofi cialmente reconocidas o por particulares .
- c) Los buques-hospitales utilizados por sociedades naciona les de la Cruz Roja o por sociedades de socorro oficial mente reconocidas o por particulares de los países neu trales.

Todos ellos gozarán de inviolabilidad, no pudiendo en ningún caso ser atacados ni aprehesados , sino, por el contrario ,

respetados y protegidos, a condición de que sus nombres y características hayan sido participados a las partes contendientes 10 días antes de su utilización, y siempre que los que no sean buques hospitales militares hayan recibido comisión especial de la parte contendiente, y si pertenecen a países neutrales, que se hayan puesto bajo la dirección de una de las partes contendientes con el consentimiento de su propio Gobierno y con la autorización de esta parte.

La protección concedida a los buques - hospitales alcanza a sus canoas de salvamento . Tampoco podrán ser aprehendidos los buques fletados para el transporte de material sanitario para el tratamiento de heridos y enfermos de las Fuerzas Armadas o la prevención de enfermedades, ni confiscado el material transportados por los mismos, siempre que las condiciones de su viaje hayan sido avisadas a la potencia adversaria y aprobadas por ella.

Todo Buque-hospital que se encuentre en un puerto que caiga en poder del enemigo quedará autorizado a salir de él, sin que estén asimilados a los navíos de guerra por lo que se refiere a su estancia en puertos neutral.

Los buques-hospitales prestarán socorro y asistencia a los heridos, enfermos y náufragos sin distinción de nacio-

nalidad, actuando durante el combate y después de él por su cuenta y riesgo y sin estorbar en modo alguno los movimientos de combatientes.

Dichos buques no podrán ser utilizados en ningún objetivo militar, teniendo las partes contendientes un derecho de control y visita de los mismos y la facultad de rechazar su concurso, ordenarles que se alejen, imponerles una derrota determinada, reglamentar el empleo de sus T. S.H. para emisiones no podrán poseer ni utilizar código alguno secreto o cualquier otro medio de comunicación y hasta retenerlos por un plazo máximo de 7 días si la gravedad de las circunstancias lo exigiere, pudiendo incluso poner un comisario a bordo, así como colocar en los mismos a observadores neutrales. La protección de vida en los buques-hospitales no podrá cesar a menos que se haga uso de ellos para cometer actos dañosos por el enemigo, y aún así, dicha protección no cesará más que después de un aviso fijando un plazo razonable y cuando aquél haya quedado sin efecto.

También goza de protección el personal religioso, médico y de hospital, así como la tripulación de estos buques, los cuales no podrán ser capturados durante el tiempo que se halle al servicio de los mismos haya o no heridos y enfermos a bordo. De otra parte, el personal religioso, mé-

dico y de hospital afecto al servicio médico o espiritual de heridos , enfermos o náufragos que caigan en poder del enemigo será respetado y protegido, pudiendo continuar ejerciendo sus funciones mientras sean necesarias y ser devueltos tan pronto como el comandante en jefe en cuyo poder éste lo juzgue posible.

Como norma general, en las banderas, brazaletes y todo el material relacionado con el servicio sanitario figurará el emblema de la Cruz Roja en fondo blanco, si bien queda igualmente admitido a éstos efectos y por los países que ya lo empleen como signo distintivo , en vez de la Cruz Roja la media luna roja (Turquía), en León Rojo (Persia) y el Sol Rojo (Japón), también sobre fondo blanco.

El personal médico, religioso y de hospital de estos buques y sus tripulaciones llevará fijo en el brazo izquierdo un brazal, resistente a la humedad y provisto del signo distintivo , siendo portador, además , de la placa, de una tarjeta especial de identidad, resistente igualmente a la humedad , y de dimensiones tales que se la pueda llevar en el bolsillo.

Todas las superficies exteriores de los buques -hospitales serán blancas, llevando pintadas una o varias cruces rojas oscuras (o los otros signos distintivos admitidos) , tan

grande como sean posible , a cada lado del casco, así como en la superficie horizontales, de manera que se garantice su visibilidad desde el aire y el mar. De noche o en tiempo de visibilidad reducida deberán tomarse las medidas necesarias para conseguir que su pintura y emblemas distintivos resulten suficientemente aparentes.

Todos ellos se darán a conocer izando su pabellon nacional y además, si pertenecieren a un estado neutral, el pabellón de la parte contendiente bajo cuya dirección se hayan colocados. En su palo mayor, lo más alto posible , deberá flamear un pabellón blanco con la cruz roja o cualquiera de los otros distintivos anteriormente indicados.

3.5 DERECHO DE ASILO

La soberanía de los estados se limita a sus fronteras terrestres o marítimas. Por eso, si un delincuente traspasa las mismas y logra internarse en territorio extranjero , queda fuera de su jurisdicción, y sólo mediante el procedimiento de la extradición puede conseguir su devolución por parte del estado en que se haya buscado asilo.

Como los buques de guerra gozan de una absoluta extraterritorialidad a cuyos efectos podrían considerarse como un trozo desgajado del suelo patrio, el evidente y así a si



do reconocido , que si un delincuente logra refugiarse en un buque de guerra extranjero que se halle surto en un puerto del país en que haya delinquido , quedará fuera de la jurisdicción de dicho estado como si hubiese salido de sus fronteras , y sin que a las autoridades del mismo quepa otro recurso para recuperarlo que la expresada petición de extradición.

No obstante, los comandantes de los buques de guerra surtos en puertos extranjeros deben ser parcos en cuestión tan delicada como la de conceder asilo a los delincuentes de dicho país que traten de obtenerlo refugiándose a bordo de los mismos, limitando su concepción a los llamados delitos políticos y a los delincuentes de la propia nación del buque , a los que en todo caso deben prestar protección , sin perjuicios de ponerlos seguidamente a disposición de sus propias autoridades para ser juzgados por ellas.

3.6 PROTECCION DE CABLES SUBMARINOS Y OLEODUCTOS

La importancia adquirida por este medio de comunicación , desde el 28 de Agosto de 1859 se colocó el primer cable submarino entre Dover y Calais, hasta el presente en que su extensión total llega a los 350 mil millas, ha hecho necesaria la conclusión de acuerdos internacionales

destinados a prevenir y reprimir cualquier deterioro o destrucción de los mismos, no solo por los cuantiosos gastos que su instalación o reparación supone, sino por el grave trastorno que ha la sociedad ocasiona la inutilización de este medio de comunicación.

Tras varios intentos frustrados , por iniciativa francesa se llegó a la conclusión del Convenio de Paris de 14 de Marzo de 1884 , el cual entró en vigor el 1º de Mayo de 1888, estableciéndose su vigencia por un período inicial de 5 años, a cuya expiración se entendería prorrogado por anualidades sucesivas, salvo denuncia de algunas de las potencias signatarias, si bien, en tal caso, la citada denuncia solo tendría efecto respecto de ella.

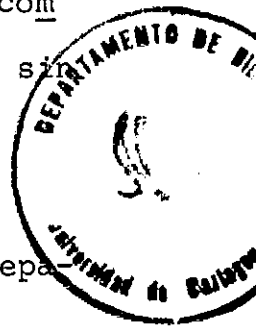
Las disposiciones del convenio solo son aplicables en tiempo de paz y fuera de las aguas territoriales respecto de los cables submarinos legalmente establecidos que amarren en territorio de algunas de las partes contratantes, las que se obligan a imponer, en cuanto sea posible y cuando autoricen el amarre de un cable submarino, las condiciones de seguridad convenientes, tanto en cuanto a su trazado como a su dimensión según el artículo 2º del citado convenio , la rotura o deterioro de un cable submarino llevada a cabo voluntariamente o por negligencia culpable que pudiera dar por resultado la interrupción o entorpecimien-

to, en cuanto o en parte, de las comunicaciones telegráficas es un hecho punible, sin perjuicio de la acción civil de daños y perjuicios. Esta disposición no es aplicable a la rotura o deterioro cuyos autores no hayan tenido más que el fin legítimo de proteger su vida o la seguridad de sus barcos después de haber adoptado todas las precauciones necesarias para evitar tales roturas o deterioros.

El propietario de un cable que al tenderlo o repararlo rompiera o deteriorase otro debe sufragar los gastos de compostura que tal rotura o deterioro hiciera necesaria, sin perjuicio de lo dispuesto en el citado artículo.

De otra parte, los buques que se ocupen en tender o reparar cables submarinos deberán observar las reglas prescritas para evitar abordajes, y cuando un buque ocupado en la compostura de un cable ostente las oportunas señales los demás barcos que las aperciban o estén en situación de poderlas apercibir deberán retirarse o permanecer alejados una milla marina, por lo menos, de dicho buque para no molestarles en sus operaciones, y la misma distancia deberán permanecer los instrumentos de pesca o redes de los pescadores.

Los buques que vean o se hallen en disposición de ver



las bollas destinadas a señalar la situación de los cables mientras éstos se tienden o en su caso, de desperfectos o rotura de los mismos, deben mantenerse alejados de dichas bollas a una distancia de 1/4 de milla marítima, por lo menos y a la misma distancia deberán permanecer los instrumentos de pesca o redes de pescadores.

Los propietarios de los buques que prueben haber sacrificado un ancla, red u otro instrumento de pesca para no deteriorar cables submarinos deberán ser indemnizados por el propietario del mismo, a cuyo fin deberán levantar actas testimoniadas por los tripulantes y que el capitán del buque haga la oportuna declaración a las autoridades competentes a su llegada a puerto, cuyas autoridades avisarán a las consulares de la nación del propietario del cable.

Por último, se dispone que serán competente para conocer de estas infracciones los tribunales del país a que pertenezca el barco a bordo del cual haya sido cometida la infracción y, en su defecto, los de cada uno de los estados contratantes en lo que respecta a su nacionales, debiendo seguirse para su sanción un procedimiento tan sumariamente como la legislación en vigor permita.

4. DE LA AUTORIDAD MARITIMA

La seguridad de la navegación y la importancia que el tráfico marítimo encierra, tanto desde un punto de vista político como económico, para el estado, hace necesaria una organización de tal actividad creando los organismos necesarios al efecto.

Característica de nuestra legislación es la variedad y heterogeneidad de tales organismos, siendo de resaltar el que la mayor parte de las ramas de la administración pública tienen su intervención y están representadas en la actividad marítima del país.

4.1 FUNDAMENTOS LEGALES DE LA AUTORIDAD MARITIMA Y PORTUARIA

El Decreto Ley 3183 de 1952 creó la dirección marina mercante colombiana como una dependencia del comando de la Armada Nacional, Ministerio de Defensa Nacional, destinada a velar por las normas legales y técnicas de la Marina Mercante del país. El Decreto Ley 2349 de 1971 creó la Direc -

ción General Marítima y Portuaria (DIMAR) , en reemplazo de la Dirección de Marina Mercante Colombiana, con la misma dependencia que esta tenía y con los siguientes objetivos : La Dirección de la Marina Mercante , la Investigación Marítima y la Regulación y Control del Transporte Marítimo Internacional y de Cabotaje , como también de los puertos del país.

El Artículo 12 del Decreto Ley 2349 de 1971 establece que DIMAR y sus dependencias ejercen funciones y atribuciones en las aguas interiores, espacio marítimos jurisdiccionales, plataforma continental, ríos limítrofes navegables, costas , riberas y puertos de la República. Para el efecto del citado Decreto, son aguas interiores aquellas comprendidas entre la líneas de bajo mar a lo largo de la costa, y las líneas de base recta entre las cuales se mide el mar territorial. Por otra parte el nuevo Código de Comercio de Colombia en su Libro V, Primera parte , dispone que la autoridad marítima se regirá en todo lo que no contraíe en dicho código, por las orgánicas de la Marina Mercante Colombiana y las disposiciones reglamentarias de esta (Artículo 1431).

Sobre las autoridades marítimas y la autoridad marítima el mencionado Código dice textualmente .



ARTICULO 1439

Se consideran actividades marítimas todas aquellas que se efectúan en el mar territorial, zonas adyacentes, suelo y subsuelo pertenecientes a la plataforma continental y en las costas y puertos de la república, relacionadas con la navegación de altura, de cabotaje, de pesca y científica, con buques nacionales y extranjeros, o con la investigación y extracción de los recursos del mar y de la plataforma.

ARTICULO 1430

La autoridad marítima nacional estará constituida por la Dirección de Marina Mercante y sus diferentes dependencias, la cual ejercerá sus funciones y atribuciones en los puertos de mar territorial en lo relativo a la vigilancia, control y cumplimiento de las normas relacionadas con las actividades marítimas.

La autoridad marítima en cada uno de los puertos se ejercerá por los respectivos Capitanes de Puertos o quienes hagan sus veces, los demás funcionarios públicos que ejerzan funciones diferentes en los puertos marítimos y fluviales, deberán colaborar con la autoridad marítima y en caso de colisión decidirá el Capitán de Puerto.

4.1.1 Organización

La Dirección General Marítima Y portuaria está organizada y de acuerdo al siguiente diagrama : (Página 61).

4.1.2 Sistema de Comunicación

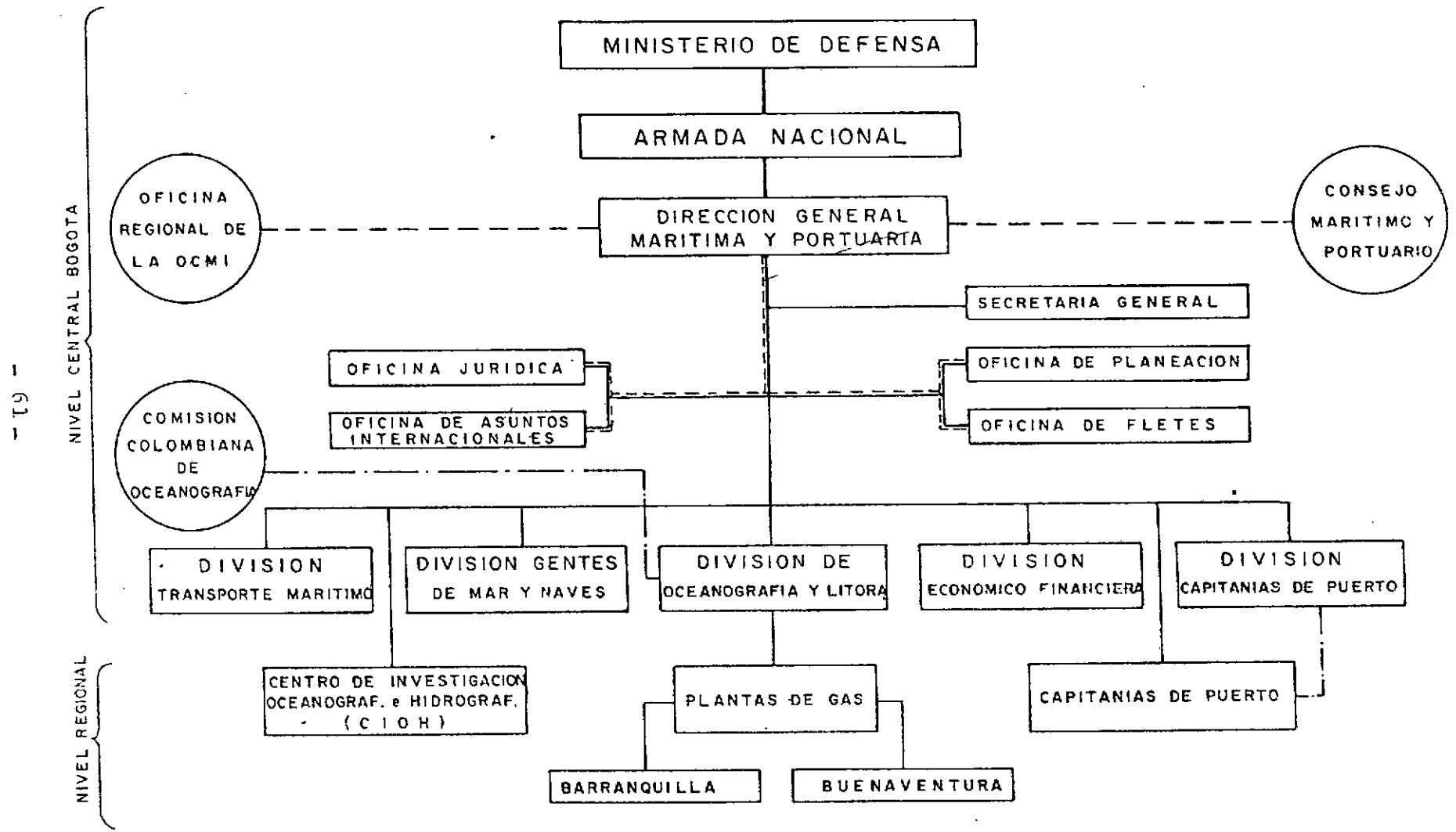
Para su comunicación , la Dirección Marítima y Portuaria cuenta con los siguientes sistemas :

a) Teléfonos directos 2690752, 0690792, 2449481, 2449487, 2444809, 2669300 -Extensión 304, 349, 364, y 365.

b) Microondas 200 DIMAR
270 DICAP

c) Radioteléfono : SSB en frecuencia de :

	8.222.0 KHz.
	8.276.5 KHz.
	12.417 KHz.
	16.558 KHz.
	2.068 KHz.
	2.182 KHz.



CONVENCIONES:
 ——— Línea de Autoridad y Responsabilidad
 - - - - - Asesorio

DIAGRAMA N° 1



4.2 FUNCIONES DE LA CAPITANIA DE PUERTO

El Decreto Ley 2349 de 1971 en su Artículo 9 establece las siguientes funciones comunes a la Capitanía de Puerto.

1. Ejercer la autoridad marítima y portuaria en su jurisdicción.
2. Hacer cumplir las leyes y disposiciones relacionadas con las actividades marítimas y portuarias , así como el transporte internacional y de cabotaje.
3. Dar curso a las solicitudes de licencia y certificado de idoneidad profesional, así como también las matrículas y patentes de navegación.
4. Verificar los exámenes para expedir licencias y certificado de idoneidad profesional.
5. Expedir licencias de navegación para el personal de tripulantes de naves menores.
6. Expedir libreta de navegación para el personal embarcado.
7. Dirigir y supervisar el servicio de practicaaje.

8. Autorizar el arribo y zarpe de naves e inspeccionar el funcionamiento de las mismas.
9. Investigar, aun de oficio, las infracciones a las leyes, decretos y reglamentos de la Marina Mercante Colombiana y dictar fallo de primer grado.
10. Las demás que le señalen la ley y los reglamentos.

4.2.2 Organización de las Capitanías de Puerto

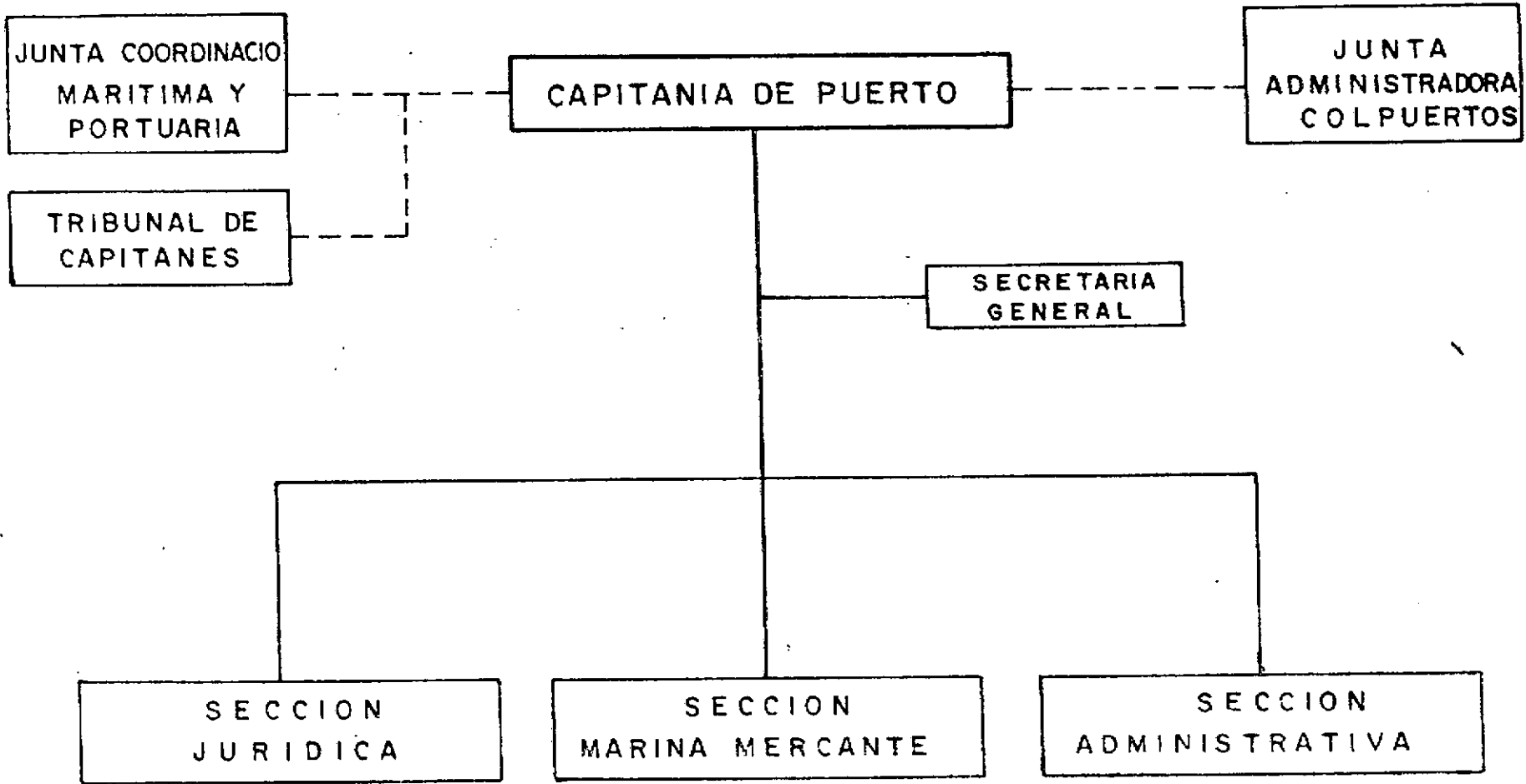
Las Capitanías de Puerto están organizadas de acuerdo con el diagrama que aparece en la página siguiente : (Página 64).

4.2.3 Horario de Trabajo de las Capitanías

Las capitanías de puerto atienden con el siguiente horario de oficina en días hábiles de lunes a viernes :

De 08:00 a 12:00 horas y,
14:00 a 18:00 horas

La necesidad del servicio obligan a que haya un personal de la capitanía asignado en turnos durante sábados, domingos y feriados, y además en otras horas no hábiles de los días ordinarios o laborables.



-54-

DIAGRAMA Nº 2



4.3 SANIDAD PORTUARIA

Las funciones generales de esta entidad que tiene que ver con la Capitanía de Puerto, son las siguientes :

1. Hacer parte integral de la visita oficial que debe practicarse a todas las naves que lleguen al puerto.
2. Verificar el estado de los documentos sanitarios para que estén actualizados.
3. Solicitar al Capitán de la nave cualquier información sobre el no cumplimiento de las reglas sanitarias.
4. Actualizar certificados sanitarios previa inspección. Este documento se otorga de conformidad con el estado de la nave y hasta el próximo puerto pueda adquirir el internacional.
5. En caso de detectar cualquier enfermedad infectocontagiosa , ponerlo en conocimiento del capitán de puerto para tomar las medidas de cuarentena que se requieran.
6. Inspeccionar el buque con el fin de constatar su estado y ordenar la colocación de elementos que eviten en lo posible las salidas de ratas al puerto.

- 7. Aplicar vacuna a la tripulación de las naves cuando sea aconsejable y necesaria.
- 8. Tomar medidas y coordinar con el inspector de la zona, el retiro de cadáveres de las naves, cuando su defunción haya ocurrido en el mar, y el Capitán del buque lo solicite.
- 9. Las que sean necesarias para la buena marcha del puerto.

4.4 ADMINISTRACION NACIONAL DE ADUANAS

Dependencia vinculada al Ministerio de Hacienda y Crédito Público y cuya función en el Puerto es la siguiente :
 (Decreto 075 de 1976 Artículo 45).

- 1. Conceder permiso para el cargue y descargue de mercancía de los buques que arriben al puerto tanto de líneas internacionales como de cabotaje.
- 2. Ejercer control sobre las zonas aduaneras .
- 3. Recaudar los impuestos por la carga de importación y exportación que ha sido debidamente autorizada por el INCOMEX.

- 4. Por medio de la sección de aforo hacer la comprobación y establecer el gravamen de las mercancías.
- 5. Asisten a la visita oficial de las naves que lleguen al puerto .
- 6. De las demás que sean necesarias para la buena marcha del puerto.

4.5 RESGUARDO DE ADUANA

Hace parte integral de los miembros que componen la visita oficial que se le debe practicar a todas las naves que lleguen al puerto.

La Aduana Nacional desempeña las funciones de policía fiscal con el fin de que se dé cumplimiento a las normas para evitar el contrabando . Dentro de sus funciones afines con la capitanía están .

- 1. Controlar el descargue de todas las mercancías que salgan del, o llegan al puerto.
- 2. Establecer una vigilancia con personal para cada buque que llegue al puerto .

3. Verificar que la carga de los buques corresponda a los documentos de la carga.
4. Establecer un servicio de vigilancia permanente en la zona franca.
5. Velar porque el cargue y descargue de buques se haga en lugar autorizado para evitar el contrabando.
6. Controlar la mercancía que sale y entra al puerto.
7. Controlar en su jurisdicción todo lo que atañe al contrabando.

4.6 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE SEGURIDAD (DAS)

Son funciones afines con la capitanía de puerto las siguientes :

1. Hacer parte integral de los miembros que componen la visita oficial que se le debe efectuar a todas las naves cuando vienen con pasajeros especialmente, cuando algunos de estos vienen con destino al puerto. Si desembarca y son extranjeros, debe controlar su permanencia en el país.

2. Expedir salvo conductos a tripulantes o personas extranjeras que necesariamente tengan que permanecer en el país por razones de su oficio . Ejemplo personas extranjeras que tengan que ver con la reparación de buques en puerto.

(Esto en lo que respecta al puerto).

3. Colabora con el capitán de puerto en todas aquellas actividades en que se tenga que dilucidar problemas con tripulantes extranjeros.

4. Las demás que ayuden a la buena marcha del cuerpo



4.7 VIGILANCIA PORTUARIA

Este servicio que presta la policía nacional en todos los terminales de Colombia está a cargo de dicha empresa como lo establece el Decreto Ley 2347 de 1971 y está dirigido principalmente a prevenir y reprimir los hechos violatorios de la Ley en los puertos marítimos y fluviales colombianos (Reglamento de policía de vigilancia portuaria de Colpuertos).

Este cuerpo tiene funciones afines con la Capitanía de Puerto, fuera de lograr la colaboración para que cuando la visita oficial llegue a las instalaciones del terminal,

pueda cumplir con sus funciones en óptimas condiciones.

4.8 INDERENA

Dentro de las numerosas funciones que tiene este instituto hay algunos afines con la Capitanía de Puerto, como son :

1. La reglamentación, administración, conservación y fomento de la pesca marítima, aguas superficiales y subterráneas, y parques nacionales.
2. Investigación de recursos pesqueros en los mares y fomento de la cría de pesca.
3. Estudio de los mejores sistemas de pesca.
4. Control de las empresas pesqueras para que sus buques puedan ejecutar faenas de pesca en aguas jurisdiccionales de la nación especialmente por parte de embarcaciones extranjeras .
5. Ayudar al control de la contaminación ambiental en la jurisdicción de la capitanía.

4.9 CORPORACION NACIONAL DE TURISMO

Colaboración de la capitanía de puerto en el control y ad

cuados servicios de las embarcaciones de turismo, y asigna_
ción de áreas turísticas en las playas de bajo mar.

47291



5. PRINCIPALES CAPITANIAS DE PUERTOS
DEL PAIS

5.1 CAPITANIA DE PUERTO DE CARTAGENA

Es de primera categoría y ejerce su jurisdicción en el territorio delimitado por la Resolución N°0282 DIMAR de 1975 , así :

Desde Punta Galera LAT. $10^{\circ} 48' 17''$ N

LONG. $75^{\circ} 15' 38''$ W

Hasta Punta San Bernardo, se incluye el Archipiélago de San Bernardo, excluyendo el Canal del Dique.

Línea límite en dirección :

LAT. $09^{\circ} 42' 00''$ N

LONG. $75^{\circ} 42' 20''$ W

Línea limítrofe en dirección : $403^{\circ} 20'$

Para efectos del capítulo V del Decreto Ley 2349 de 1971,

las capitanías de puerto de segunda categoría que quedan adscrita a la capitanía de Cartagena son las siguientes :

- a) Capitanía de Puerto de Coveñas
- b) Capitanía de Puerto de San Andrés
- c) Capitanía de Puerto de Providencia
- d) Capitanía de Puerto de Puerto Carreño

5.1.1 Localización y Dirección de la Oficina

Las oficinas de la Capitanía de Puerto de Cartagena, tiene su sede en el piso 13 del Edificio " Banco de América Latina" situado en la Avenida Daniel Lemaitre Sector de la Matuna. Apartado Aéreo 4244.

5.1.2 Comunicaciones

La Capitanía de Puerto cuenta con los siguientes medios de comunicación :

- a) Teléfono local : 43237 y 42583
- b) Microondas : 82-32-59
- c) VHF, Canales : 16, 6 y 12
- d) Radioteléfono SSB:En frecuencia de 8.222 OKHz

8.276.5 KHz.
2.068 KHz
2.182 KHz
12.417 KHz
16.558 KHz

5.1.3 Localización del Puerto de Cartagena

Cartagena está situada en la costa Atlántica colombiana y su posición geográfica es de $10^{\circ} 19' N$ y $75^{\circ} 35' W$; su bahía es la más grande y segura de la costa Norte de Colombia. La ciudad rodea dicha bahía por el E y N, y las Islas de Tierra Bomba y Barú por el S y W. Entre estas dos islas está la entrada a la bahía, denominada Bocachica, aproximadamente a $6 \frac{3}{4}$ de milla al S-SW de la ciudad.

5.1.4 Area de Aproximación al puerto

La aproximación al puerto de Cartagena es clara y cuenta con los siguientes puntos de referencia : Por el Sur de la entrada de Bocachica a 12 millas, se encuentra el archipiélago formado por las Islas del Rosario. Al aproximarse al puerto, la profundidad es suficiente para naves de cualquier calado. A una milla de la entrada está localizada la Boya de Mar, a donde deben aproximarse todas las

naves que arriben al puerto. En este sitio se toma el práctico para la entrada.

5.1.5 Descripción General de la bahía y del puerto

La bahía de Cartagena amplia y de forma irregular, ofreciendo un excelente abrigo para las embarcaciones.

La longitud aproximada de la bahía es de 9 millas y tiene un ancho medio de 4 millas. Las puntas de Castillo grande y Manzanillo dividen la bahía en interna y externa. La bahía es bastante profunda, capaz de recibir naves de cualquier calado, únicamente limitadas por el calado permisible para entrar a la bahía (38 1/2) pies. La bahía interna permite el fondeo de buques hasta de 40 pies de calado. Existen numerosas y buenas ayudas para la navegación.

Desde larga distancia se observa el cerro de la Popa, una colina de 155.6 mts. (511 pies) de altura, con un viejo convento que es iluminado en las horas de la noche; la colina está a 1 milla al E de la ciudad.

La parte más alta de la Isla de Tierrabomba tiene 84.4 mts. (277 pies) donde está colocado el Faro.



5.1.6 Areas y Servicio de Pilotaje

El servicio de pilotos es obligatorio para los buques mercantes. Los pilotos abandonan las naves tanto de día como de noche, en una lancha a la entrada de Bocachica. en la bolla de Mayr, el piloto se efectúa por el Canal 16 de BHF, o en su defecto con una señal de Código internacional de señales o tambien por señales de pito o de sirena , usando 4 pitas para los buques tanques y 3 para los de carga y pasajeros.

Hay remolcadores disponibles para asistir a los buques en su entrada, atraque o zarpe.

Los avisos de notificación pidiendo práctico deben hacerse 48 horas antes de la llegada, o en 4 horas antes del zarpe del buque. La hora de llegada debe confirmarse con dos horas de anticipación y puede modificarse o cancelarse con no menos de 6 horas de anticipación .

La estación de prácticos de Bocachica está situada en la Isla Drada, al E del fuerte San José; es una casa de color verde claro, con techo de tejas rojas: cuenta con servicio de radioteléfono BHF permanentemente en escucha, en canal 16, y dispone de canal 11 adicionalmente; el servicio de practicaaje se presta las 24 horas del día durante todos los

5.1.7 Canales Navegables

El canal de la entrada al puerto tiene una profundidad, de 11.9 mts. (39 pies). La aproximación a esta entrada es profunda y clara, la navegación al interior de la bahía se puede hacer por dos canales ambos muy amplios y seguros.

5.1.8 Area de Fondeo

Existen buenos lugares para el fondeo de la bahía; los sitios disponibles están demarcados en las cartas náuticas Nos. Col-1262 , Col-260 y Ho 24505; la profundidad de los mismos es bastante considerable; (38 pies de calado en la actualidad). Gran parte del fondo de la bahía es lodo. Hay un área de fondeo exclusiva para los buques de la Armada , la cual está localizada al " E " de la Base Naval y al " N " de punta de Castillogrande (Bahía INterna).

5.1.9 Navegación y Velocidades dentro de la bahía

La velocidad de entrada y salida por el Canal de Bocachica, no puede sobrepasar la mínima posible que le permita al buque maniobrar, y a la vez evitar que el oleaje dañe las embarcaciones que se encuentran en el pueblo de Bocachica y la velocidad dentro de la bahía no puede ser mayor de 14 nudos.

5.1.10 Limitaciones de ruta navegable

Como medida de prevención econológica y de protección al medio ambiente marino, por requerimiento del Instituto Nacional de los recursos naturales renovables y del ambiente "INDERENA" y mientras a la autoridad marítima y portuaria superior no disponga lo contrario, la navegación de buque, de remolque de combustible, de buques pesqueros y de cabotaje mayor, queda prohibida por el canal navegable que existe en el parque nacional natural " Los Caracoles del Rosario " entre Isla Arena, Isla Grande y Barú.

Los dueños, armadores o empresas marítimas, instruirán a los capitanes de las naves para que se cumpla esta disposición ; su violación acarreará problemas legales con la marina mercante colombiana, sin perjuicio de la acción punible que el Inderena ejerza por infracción a sus normas.

5.1.11 Distancia de Cartagena a otros puertos de Colombia

Por mar, las siguientes son las distancias aproximadas a otros puertos colombianos de la costa Atlántica :

- | | |
|-----------------|------------|
| a) Barranquilla | 105 millas |
| b) Santa Marta | 124 millas |

c) Riohacha	128 millas
d) Coveñas	86 millas
e) Turbo	180 millas



5.1.12 Viento, Tiempo, Marea

La estación de viento más fuerte se presenta entre los meses de Diciembre a Abril , cuando la brisa sopla del "W" y luego cambia al " N, W "; esta estación es seca.

Durante la estación húmeda de Abril a Octubre, el clima es bastante caliente, soplando una brisa en la madrugada precedida regularmente por lluvia borrascosas de corta duración.

La marea en Cartagena, como en general en la costa Norte de Colombia, tiene una amplitud muy pequeña.

5.1.13 Bollas, Muelles, Bodegas

La bahía de Cartagena, tiene 17 bollas y tres farillos sectoriales (Club Naval, Isla Brumas y Bocagrande).

Existen también balizas que indican cables submarinos y la

milla medida frente a tierrabomba.

Cuenta con 4 muelles de espigón de tres marginales construídos en concreto . Cuenta con ocho bodegas para almacenamientos diferentes como : Café, licores, comestibles y cargas generales etc., con 23.500 metros cuadrados y 95.782 metros cuadrados de patio.

El Terminal de Cartagena tiene facilidades de agua potable, electricidad , equipo para manejo de carga, remolcadores y lanchas para sus servicios.

5.1.14 Muelles Privados

a) FRIGOCAR

Se encuentra situado en la costa "E" de la bahía cuenta con un muelle en concreto en forma de "T" de 70 metros de largo para recibir motonaves con calado hasta 18 pies.

Tiene bodegas refrigeradas para almacenar hasta 3.000 toneladas de carne .

b) VIKINGOS

Empresa dedicada a la pesca , situado en la zona de Albornoz . Cuenta con dos muelles y 6 almacenes con capa-

cidad de almacenar productos refrigerados a 25° centí -
grados con una capacidad de 763.59 metros cúbicos .

c) COLCLINKER

Situada en la costa "E" de la bahía , está destinada a
cementos tiene un muelle marginal de concreto de 150 me
tros de largo diseñado para embarcaciones hasta de 40.
000 toneladas, con un calado máximo de 33 pies ; exis-
te una bodega destinada a almacenar bolsas de cemento
para exportación.

d) ALCALIS DE COLOMBIA

Se encuentra localizado en la parte de la bahía, cuenta
con dos muelles.

e) ESSO COLOMBIANA

Situado en la zona de mamonal, posee un muelle con dos
piñas, y una plataforma para cargue de hidrocarburos y
descargue de productos químicos.

f) ABOCOL

Situado en el extremo " SW " de la bahía y destinados
a productos fertilizantes , posee un muelle en concre-

creto con capacidad para recibir naves hasta de 8.500 toneladas, y un calado máximo de 24 pies.

Existen bodegas cubiertas para recibir materias primas hasta 40.000 toneladas métricas, y además un área descubierta para otra clase de materiales. Existen otros muelles como Carbones del Carare y Ecopetrol.

Existen también los Astilleros de Conastil, Cartagena, Bazurto (Fobarú).

5.2 CAPITANIA DEL PUERTO DE BARRANQUILLA

Es de primera categoría, ejerce su jurisdicción en el territorio delimitado por la Resolución N°0282 DIMAR/75, así :

Desde la boca de ciénagagrande ,
sector marítimo del río navegable,
hasta el lado norte del puente nuevo
de Barranquilla.

: LAT 10° 59' 40" N

LONG 74° 17' 20" W

Hasta Punta Galera

: LAT. 10° 48' 17" N

LONG 75° 15' 38" W

5.2.1 Localización y Dirección de la Oficina

Las oficinas de la Capitanía de Puerto de Barranquilla tienen su sede en el Edificio de la Caja Agraria piso 6 en la calle 34 N°45-24 (Paseo Bolívar).

Apartado Aéreo 31-84.

5.2.2 Comunicaciones

La Capitanía de Puerto cuenta con los siguientes medios de comunicación :

a) Teléfono local : 324937

b) Microondas : 821206

c) WHF, Canales : 16, 6 y 12

d) Radioteléfono SSB: En frecuencia de

8.222.0	KHz
8.276.5	KHz
12.417	KHz
16.558	KHz
2.068	KHz
2.182	KHz



5.2.3 Localización del Puerto

El puerto de Barranquilla está situado en la margen izquierda del río Magdalena , o sea en su ribera occidental, en la latitud $10^{\circ} 58' N$ y longitud $74^{\circ} 47' W$.

5.2.4 Areas de aproximación del puerto

Toda nave para entrar al canal navegable debe aproximarse a una milla del tajamar occidental por el noroeste, y en ningún caso por el noroeste de bocas de ceniza.

Los extremos de tajamares están dotados con sus respectivos faros, con 360 grados de visibilidad.

La enfilación de entrada es de 135 grados; de día sirven de guía para entrar , dos marcas cuadradas con franjas verticales blancas y rojas , y de noche faros direccionales de entrada de color verde, con visibilidad de 5 millas.

Al llegar a la altura de los extremos, de los tajamares, se debe virar a estribor al rumbo 168 grados o sea al de la enfilación de los faros direccionales de entrada de luces blanca.

5.2.5 Descripción General del Puerto

La ciudad de Barranquilla de características tropicales, tie

ne una temperatura promedio de 29 grados centígrados.

El extremo de los tajamares se conoce con el nombre de Bocas de Ceniza y su profundidad es de 50 pies , la cual ha sido regulada por el sistema de espolones de defensa.

El terminal marítimo y fluvial está ubicado a 20 kilómetros de Bocas de Ceniza y se arriba a él por un canal de acceso cuya profundidad varía entre 25 y 29 pies.

La máxima aplitud de marea en Bocas de Ceniza se aproxima a los dos pies, y hay una corriente oceánica a través de la desembocadura del río cuya dirección varía con la influencia del tiempo reinante, siendo el prevaleciente el del "N E " . La velocidad de la corriente es de 2.5 a cuatro nudos en épocas de lluvias.

5.2.6 Areas de Pilotaje

En condiciones normales de viento y oleaje, el sitio de embarque y desembarque de los pilotos prácticos (Resolución DIMAR 486/76) es al noroeste del tajamar occidental de bocas de ceniza en latitud once grados 06 minutos 50 segundos N, longitud 74 grados 52 minutos W (definidas en las responsabilidades de los pilotos prácticos artículo 1532 a 1535 del Código de Comercio.

5.2.7 Canal Navegable

La máxima velocidad permitida en el canal de 12 nudos, la cual debe ser rebajada a 6 nudos frente a instalaciones o embarcaciones surtas en el puerto.

5.2.8 Distancia de Barranquilla a otros puertos de Colombia

- | | |
|-----------------|------------|
| a) Santa Marta | 60 millas |
| b) Cartagena | 105 millas |
| c) Turbo | 293 millas |
| d) Buenaventura | 737 millas |
| e) Tumaco | 807 millas |

5.3 CAPITANIA DEL PUERTO DE BUENAVENTURA

La Capitanía de Puerto de Buenaventura es de primera categoría, y ejerce su jurisdicción en el territorio delimitado por la resolución N° 0282 DIMAR/75 así :

Desde Cabo Corriente	:	LAT.	05° 29' 00" N
		LONG.	77° 32' 53" W

Hasta la boca del Río Naya

incluyendo la Isla de Malpelo : LAT 03° 13' 00" N

LONG 77° 36' 30" W

Línea límite en dirección : 274° 40'

Para los efectos de capítulo quinto del Decreto 2349 de 1971 , las siguientes :

Capitanías de puerto quedan adscritas a la Capitanía de Buenaventura :

a) Bahía Solano

b) Guapí

5.3.1 Localización y Dirección de las Oficinas

Las oficinas de la Capitanía de Puerto de Buenaventura tiene su sede en el Edificio El Velero N°340. Apartado Aéreo 773 .

5.3.2 Comunicaciones

La Capitanía de Puerto de Buenaventura cuenta con los siguientes medios de comunicación :



- a) Teléfono local : 2503 y 3702
- b) Microondas : 831229
- c) WHF Canales : 16, 6 y 12

- d) Radioteléfonos :SSB: En frecuencia de
 - 8.222.0 KHz
 - 8.276.5 KHz
 - 12.417 KHz
 - 16.558 KHz
 - 2.068 KHz
 - 2.182 KHz

5.3.3 Localización del Puerto de Buenaventura

El puerto de Buenaventura está situado al Norte de la Isla de Cascajal, en la latitud 03° 54' N y longitud 77° 04' W.

5.3.4 Areas de Aproximación

Toda nave para entrar al canal navegable de aproximarse al faro de Isla Palma, localizado en latitud 03° 54' 08" N, longitud 77° 21' 28" W y a la boya de negritos localizada en latitud 03° 53' 38' N, longitud 77° 26' 08" W, para de este lugar navegar hacia la boya N°1, procediendo luego hacia las proximidades del radio faro de Punta Sol

dado , lugar donde las naves son abordadas por los pilotos prácticos.

5.3.5 Descripción General del Puerto de Buenaventura

Buenaventura fué fundada el 14 de Julio de 1550 por el capitán Juan de Ladrilleros , piloto de la expedición del Licenciado Don Pascual de Andaboya, pese haber sido erigida puerto de la Corona en 1719, la necesidad de defender el sistema mercantilista de la colonia fué factor determinante para que se otorgara el monopolio del comercio a Cartagena, auténtico puerto de clase Político-militar de España en el Caribe.

Eso explica que apenas un siglo después, tratando de jerarquizarla , ya como puerto franco que era de la República , seguramente llamada a jugar algun papel importante en el pensamiento del Libertador, en un Decreto suyo fechado en Cali . en 24 de Diciembre de 1829 , dispone : " Se concede a los habitantes del Cantón del reposo el privilegio de ser gobernados inmediatamente por un Magistrado que residirá en la Villa de Buenaventura; tendrá la denominación de Gobernador y ejercerá las facultades que la ley designa a los gobernadores de provincia", y consecuente con ese propósito designó a Don Tomás Cipriano de Mosquera, como primer Gobernador de la Isla.

A pesar desde que 1802 , por real cédula del 5 de septiemtiembre , el Virrey Amar y Borbón recibió el cargo de impulsar el desarrollo del puerto y de un camino adecuado , al crecimiento de Buenaventura , sólo vino a depender del ferrocarril de Panamá, del FFCC del Pacífico en operaciones desde 1917 , y del auge cafetero. Buenaventura el gruto del café.

5.3.6 Areas de Pilotaje

El embarque y desembarque de los pilotos prácticos se hacen en Punta Bazan, localizada en latitud 03° 50' N longitud 77° 10' W, o en la boya N°1 cuando así lo solicite el Capitán de la Nave o el agente respectivo.

5.3.7 Navegación en el canal navegable

Al llegar las naves a la boya N°1 , deben disminuir poco a poco su marca avante y navegar así hasta arribar a la estación de pilotos prácticos.

5.4 CAPITANIA DE PUERTO DE SANTA MARTA

La Capitanía de Puerto de Santa Marta es de primera categoría y ejerce su jurisdicción en el territorio delimitado por la Resolución N°0282 DIMAR/75 así :

Desde el Cabo de San Agustín : LAT 11° 15' 45" N
 LONG. 73° 35' 20" W

Hasta la Boca de Cienagagrande: LAT. 10° 59' 40" N
 LONG. 74° 17' 20" W

Línea Límite en dirección : 345° 50'

Para efectos del Capítulo V del Decreto Ley 2349 de 1971 ,
las siguientes capitanías de puerto de segunda categoría
quedan adscritas a la capitanía de Puerto de Santa Marta:

a) Rioachá

b) Maraure

c) Puerto López

d) San Felipe

e) Inírida

5.4.1 Localización y Dirección de la Oficina

Las oficinas de la Capitanía del Puerto de Santa Marta, tien
e su sede en el Edificio de los Bancos piso 11 Cra. 3a N°
1421 . Apartado Aéreo 1103.

5.4.2 Comunicaciones

La Capitanía de Puerto de Santa Marta cuenta con los siguientes medios de comunicación :

- a) Teléfono local : 5774
- b) Microondas : 821280
- c) WHF Canales : 16, 6 y 12
- d) Radioteléfono: SSB : (Ver frecuencias del Puerto de Barranquilla).

5.4.3 Localización del Puerto de Santa Marta

El Puerto de Santa Marta está situado en el sector norte de la bahía de Santa Marta , en latitud 11°15' 12" N, longitud 74° 13' W.

5.4.4 Areas de Aproximación

Toda nave al entrar al puerto de Santa Marta, deberá aproximarse a la zona de fondeo demarcada en la carta 24492 de la Bahía de Santa Marta , teniendo como referencia principal el faro del Morro grande , cuyos destellos son de 6' . No se debe traspasar la línea que une dicho morro con la boya roja N°2.



5.4.5 Descripción del Puerto

La ciudad de Santa Marta es de características tropicales, tiene una temperatura promedio de 28°centígrados, moderadas por las brisas del nordeste, y terminal marítimo está ubicado en la parte norte de la bahía, funciona con cinco muelles internacionales y uno de cabotaje con profundidad promedio de 50 a 70 pies.

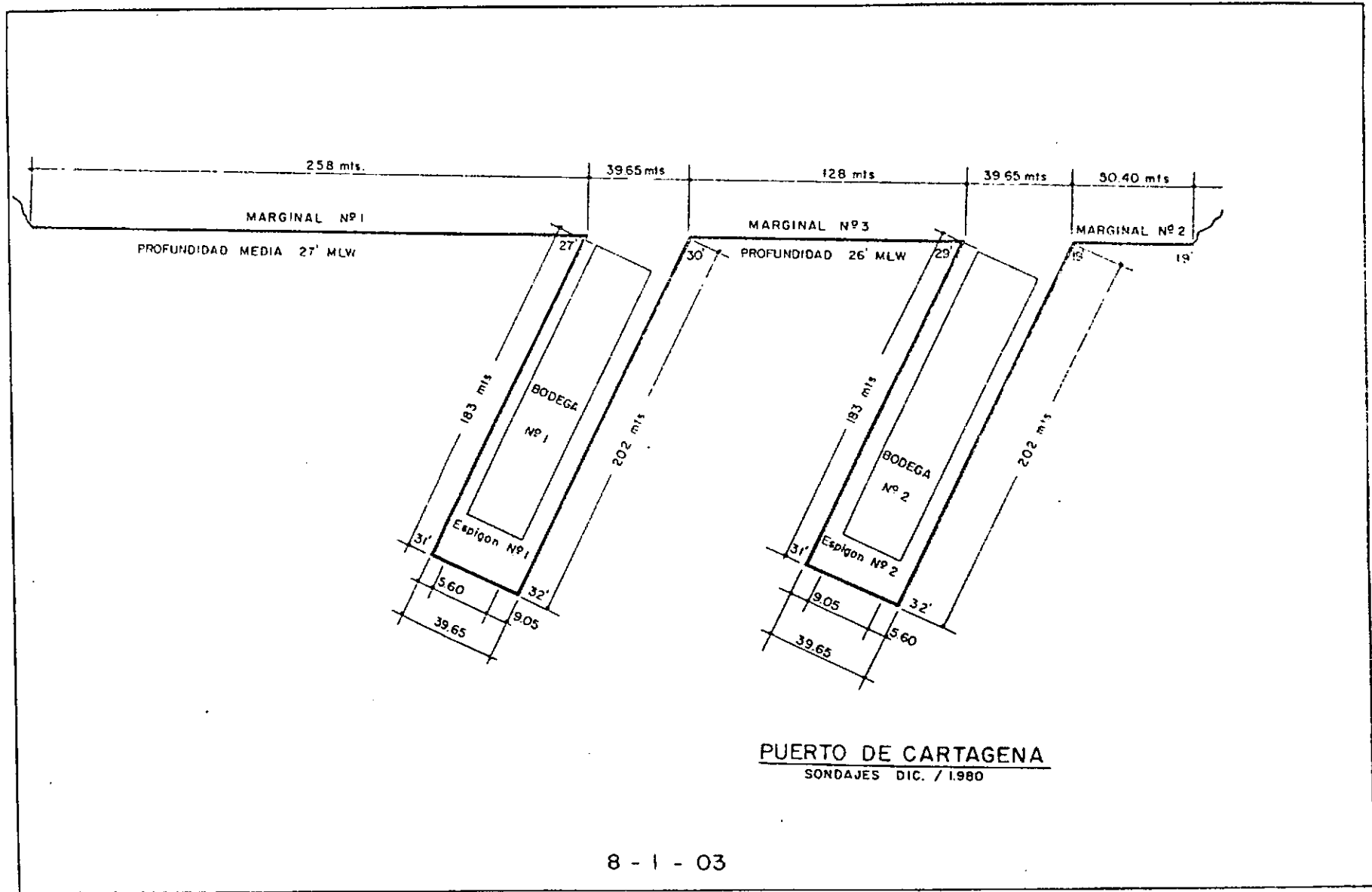
5.4.6 Areas de Pilotaje

El embarque y desembarque de los pilotos se debe realizar por medio de una embarcación, adecuada dentro de las circunstancias normales de viento y oleaje, y en lugar apropiado para tal fin. El mantenimiento y funcionamiento de la lancha para este servicio está a cargo de la jefatura de operaciones del terminal marítimo.

5.4.7 Area Navegable

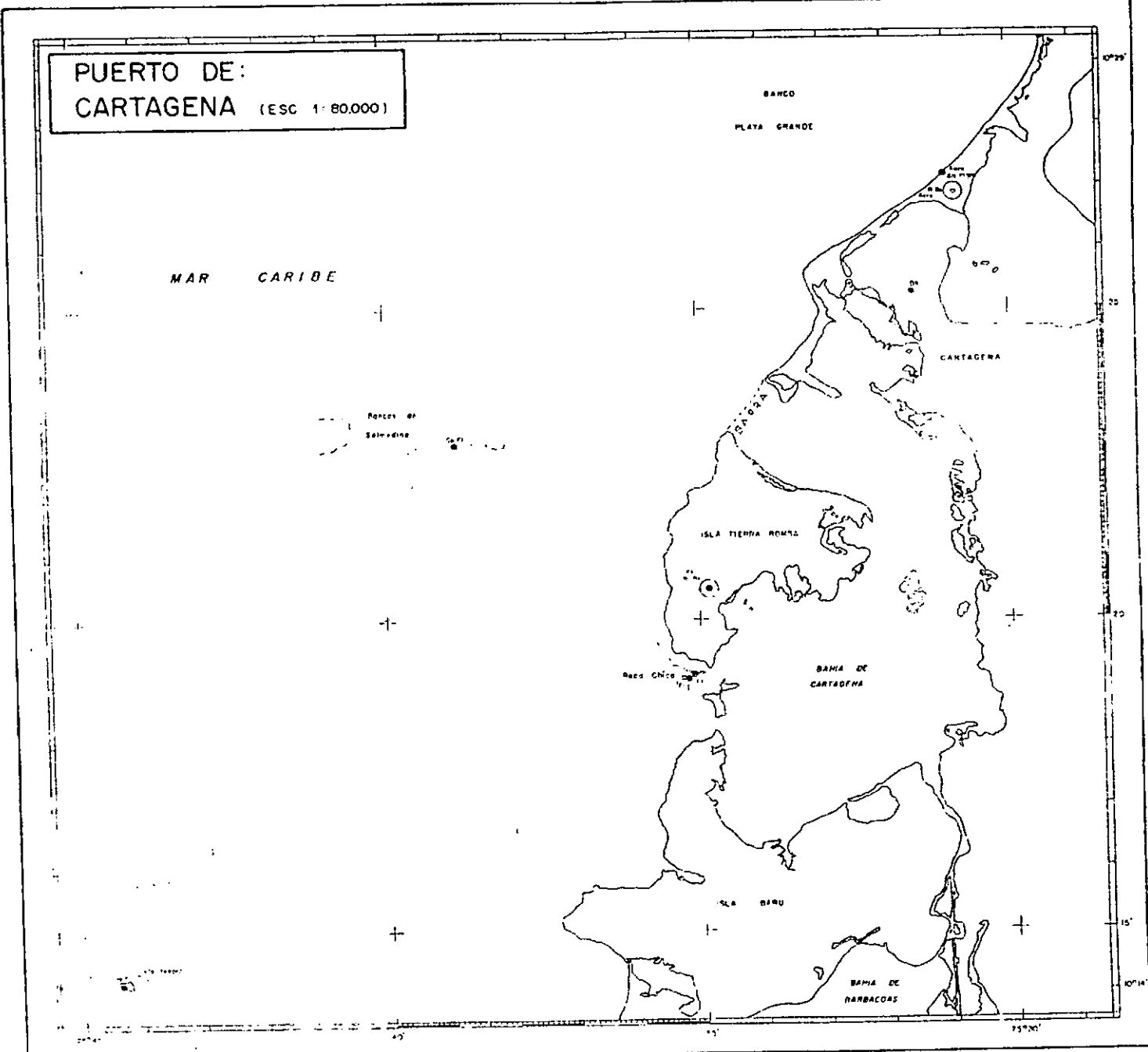
La máxima velocidad permitida en la bahía es de 6 nudos, la cual debe ser rebajada a dos nudos frente a las instalaciones del terminal marítimo.

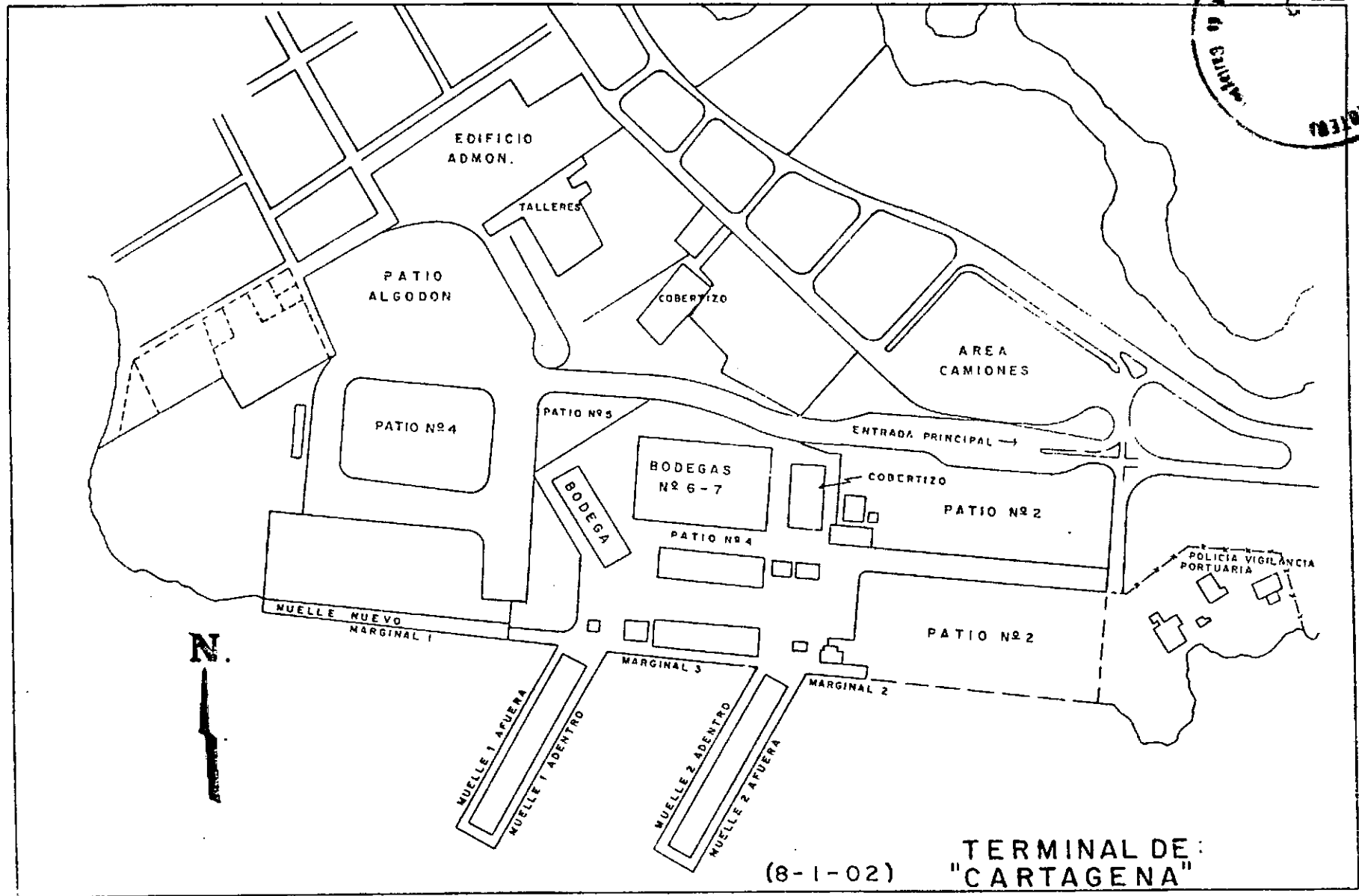
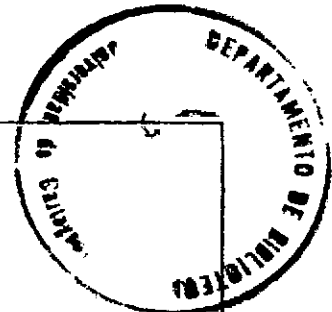
(PAGINAS SIGUIENTES MUESTRAN PLANOS DE LOS DISTINTOS PUERTOS ESTUDIADOS DENTRO DEL PRESENTE CAPITULO).



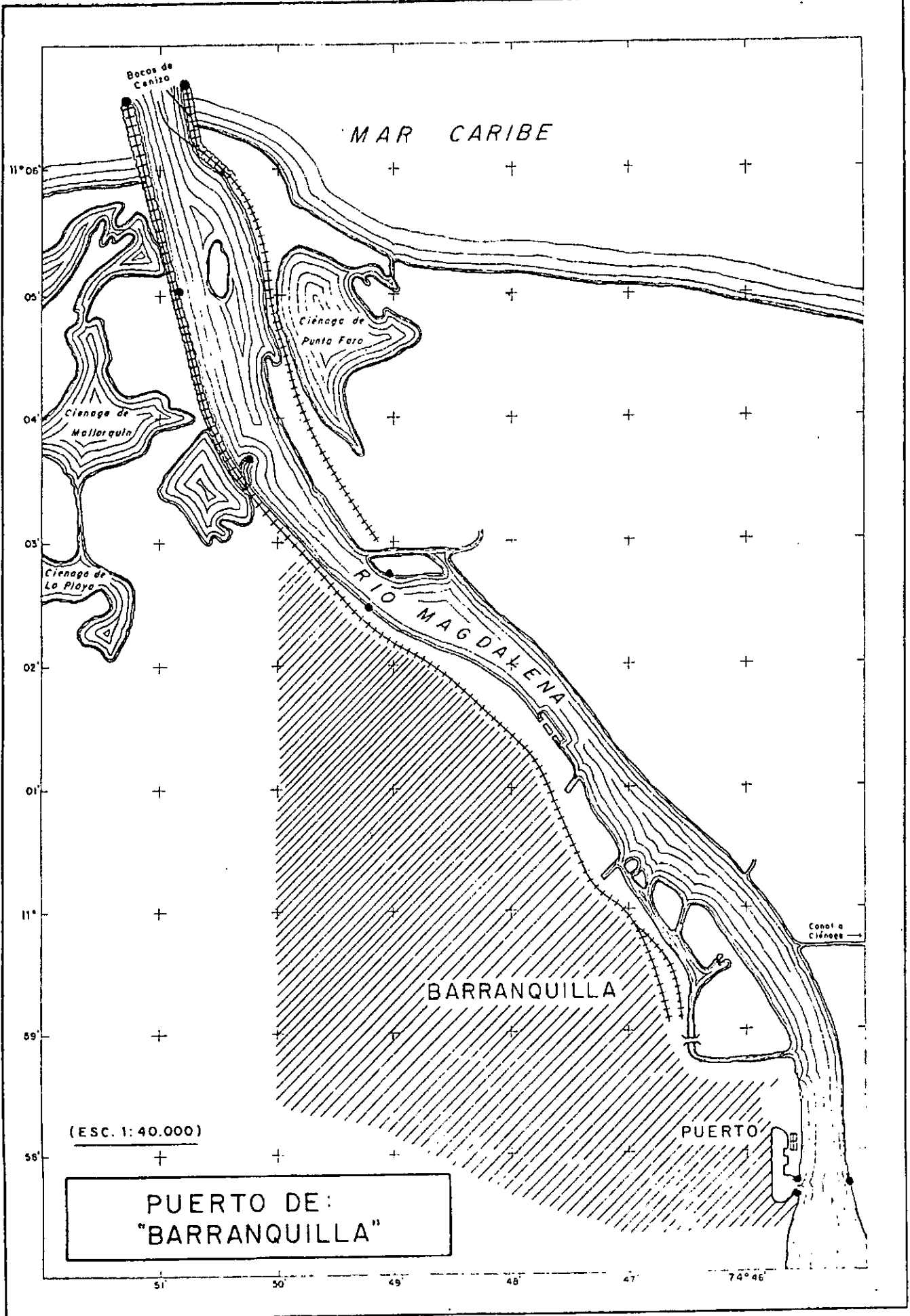
PUERTO DE CARTAGENA
SONDAJES DIC. / 1980

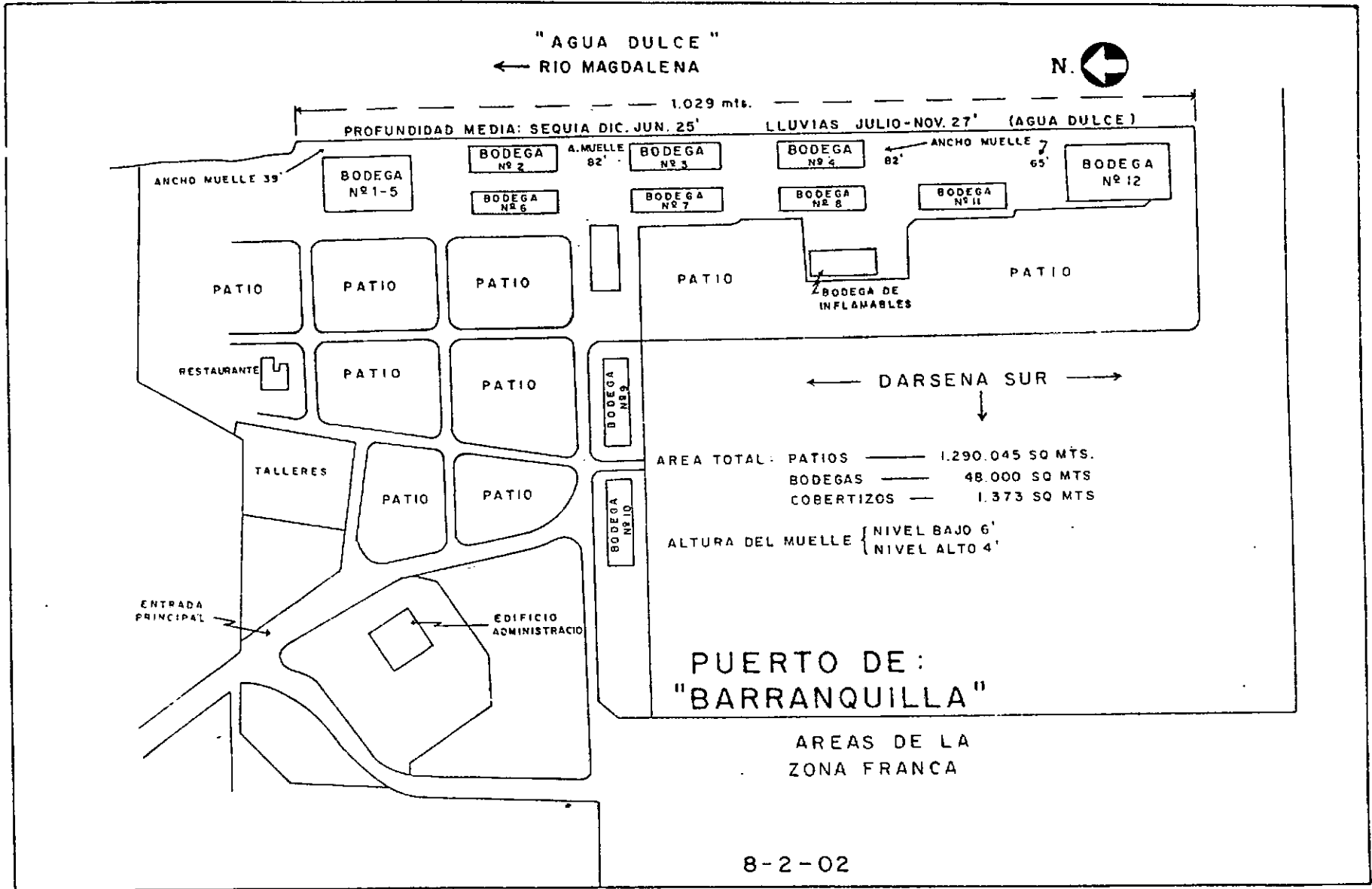
PUERTO DE:
CARTAGENA (ESC 1:80,000)



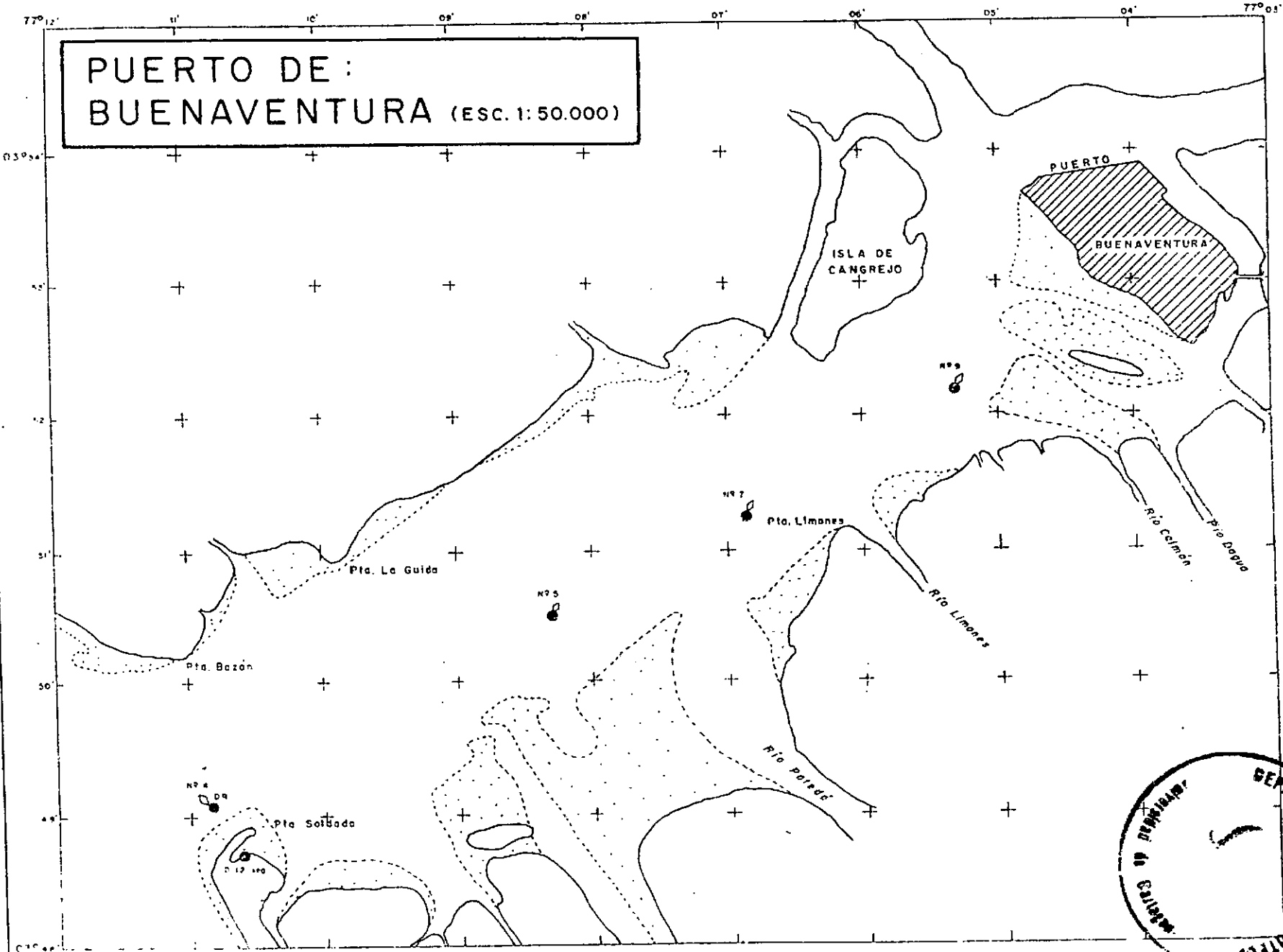


(8-1-02) TERMINAL DE: "CARTAGENA"

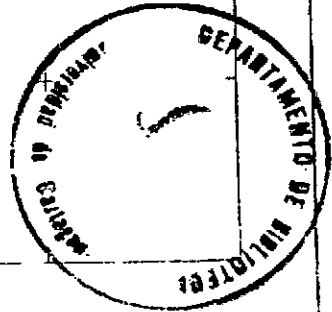


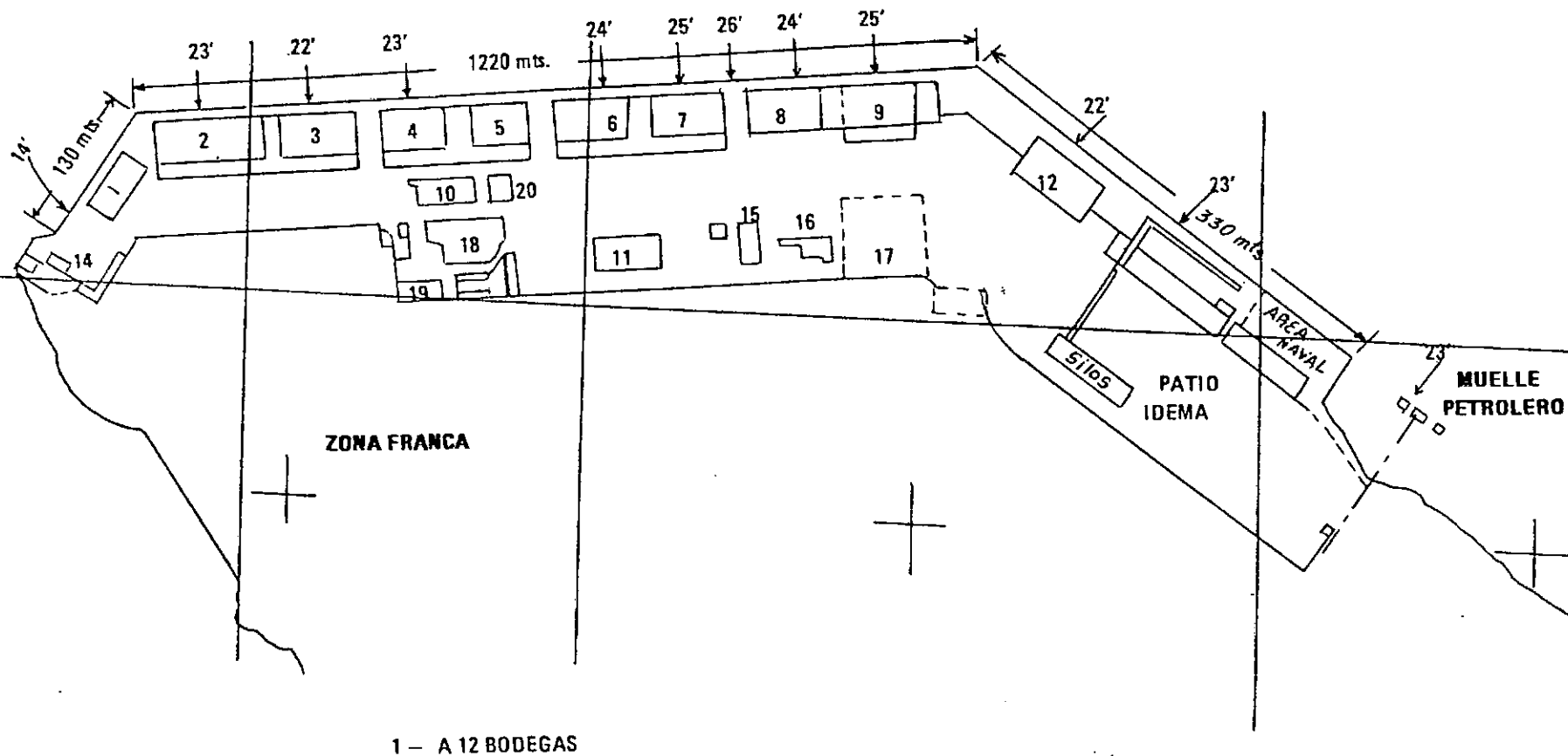


PUERTO DE :
BUENAVENTURA (ESC. 1:50.000)



99



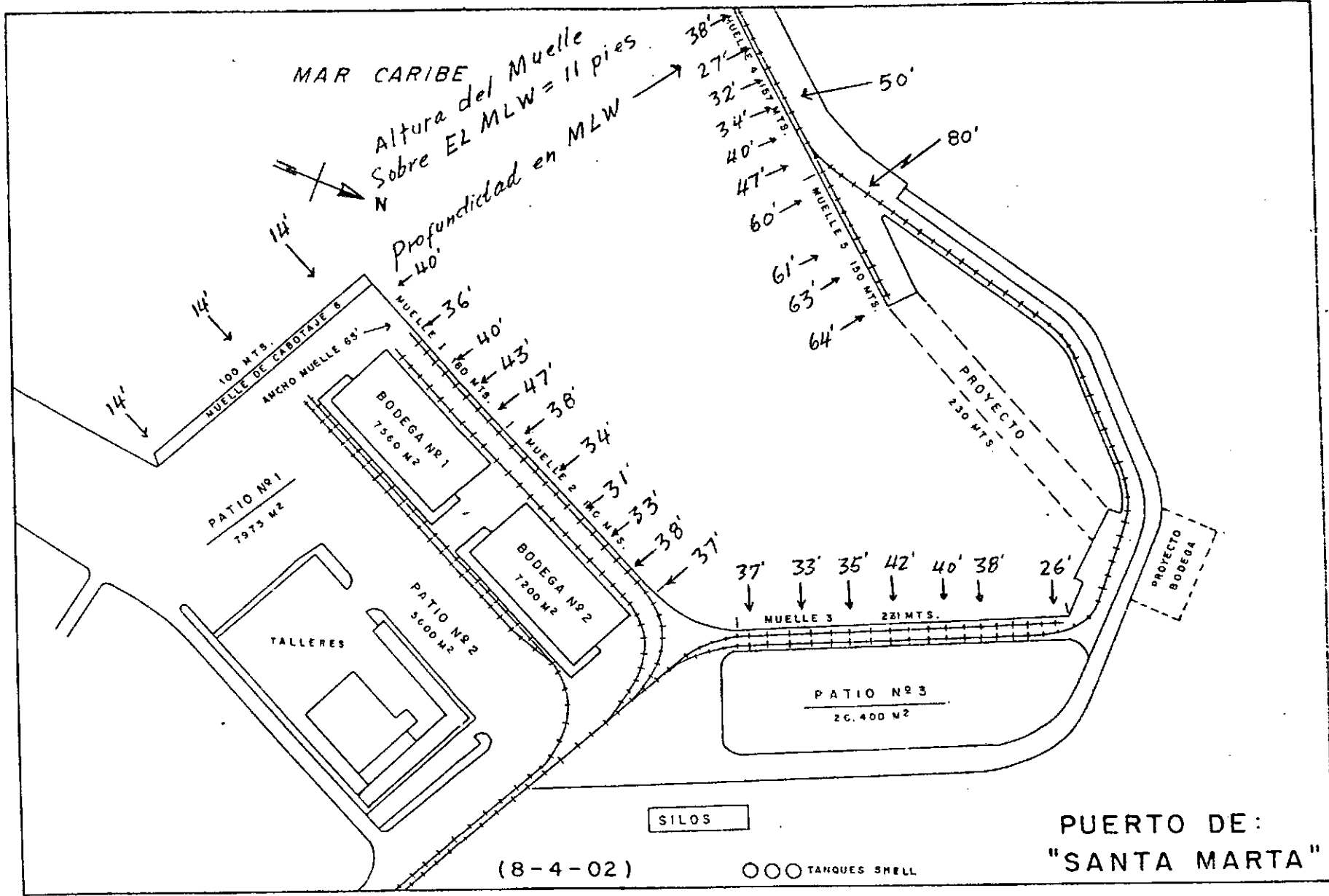


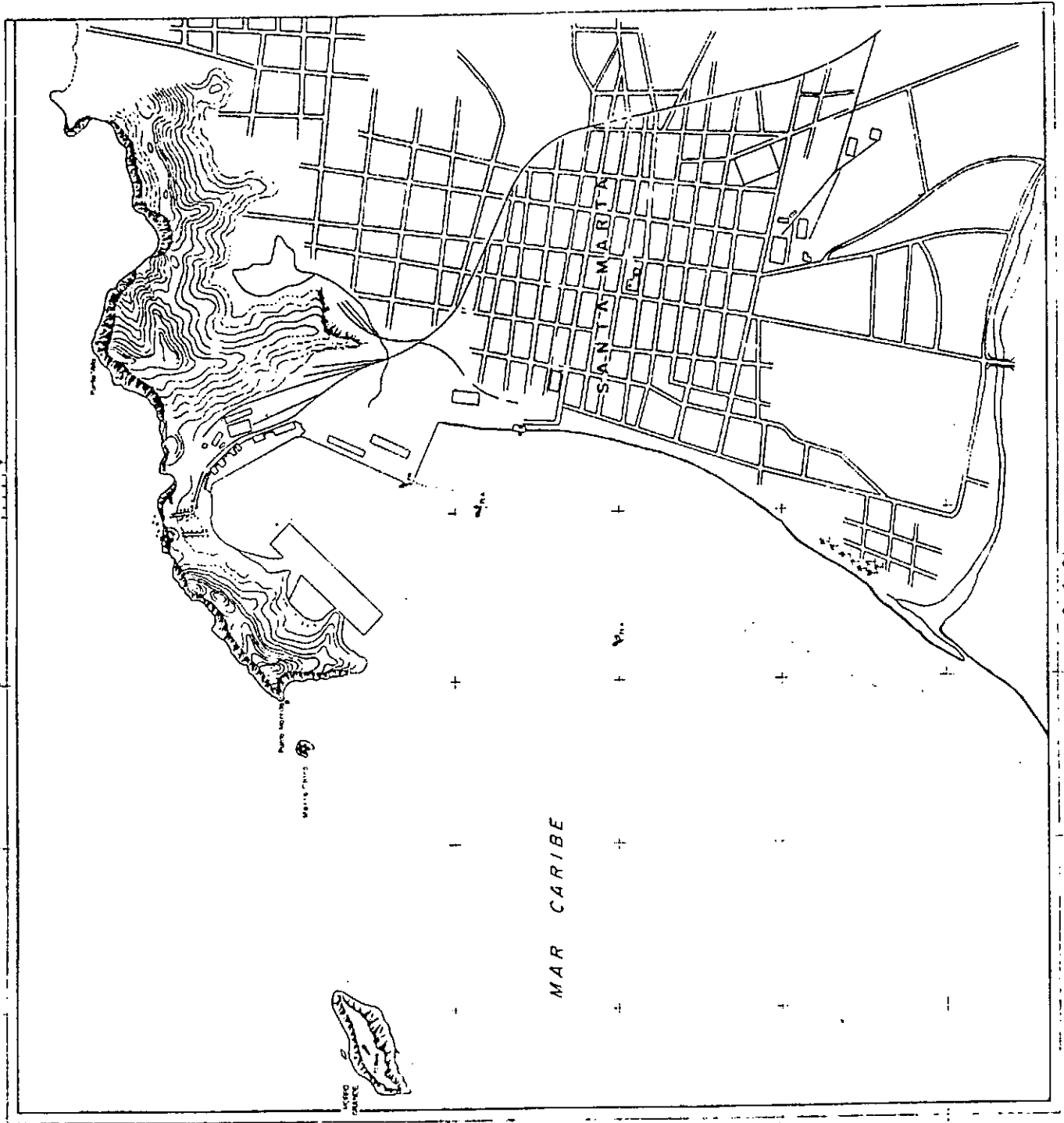
- 1 - A 12 BODEGAS
- 14 - POLICIA DE VIGILANCIA PORTUARIA
- 15 - BODEGA DEL CORREO NACIONAL
- 16 - CAFETERIA DE COLPUERTOS
- 17 - TANQUES
- 18 - TALLERES

Altura del Muelle
 Marea Baja
 Marea Alta
 Sondajes Diciembre 1980

PUERTO DE BUENAVENTURA

101





B-4-01



6. GENTES DEL MAR

ANTECEDENTES HISTORICOS

Entre el personal auxiliar conque cuenta el naviero para la explotación de su empresa figura en destacado lugar la figura del Capitán , esto es , la persona que en posesión del título correspondiente y con la capacidad legal exigida desempeña a bordo la jefatura suprema de la nave con todas las facultades, obligaciones y responsabilidades ajenas al mando y dirección de la misma.

Su regulación se encuentra diseminada en multitud de disposiciones legales, dada la complejidad de su carácter de funciones que le están atribuídas, al encarnar , por necesidad, facultades que en cualquier otra actividad corresponden a distintas personas.

La figura del Capitán encierra tal conjunto de atribuciones y subsiguientes facultades y deberes, que difícilmente podrán encontrarse en otro profesional cualquiera. Una idea de su importancia nos la da ya las distintas denominaciones que este cargo a tenido a través de los tiempos y

en los distintos países. En Roma se le denominaba Magister Navis ; Senyor de la Nau, en el Libro del Consulado del Mar; los ingleses le califican de Master Under God , y Maitre Aprés Dieu Du Navire, los franceses . La misma denominación de Capitán conque nosotros le conocemos derivada del latín Caput, Capitia (cabeza) expresa el carácter preeminente que siempre se le otorgó en todo tiempo y lugar.

Ante todo, el Capitán es un técnico , y como tal el corresponde la dirección de la nave a través de los mares para alcanzar el puerto o puertos de destino. Los adelantos modernos y el incesante avance de la ciencia hace que cada día se exijan más vastos conocimientos al capitán, al que, naturalmente, se exige una mayor preparación. una más perfecta formación y unos conocimientos más profundos de cuantas materias abarca su actividad profesional, cada vez más compleja y de mayor relieve e importancia.

Pero si importante en su carácter técnico, no lo es menos su aspecto jurídico . El conocimiento del derecho marítimo en toda rama es imprescindible para el Capitán , que también tiene que navegar a través de sus normas y guiarse por los destellos de sus disposiciones en las múltiples, diversas y heterogéneas facetas de su actividad.

Así, el mando que ostenta el Capitán envuelve no solo la

dirección técnica de la navegación sino que lleva consigo la facultad de organizar los servicios y el trabajo a bordo conforme al Código de Comercio vigente y la de mantener la disciplina entre la dotación y el pasaje velando por el orden en el buque de su mando, imponiendo sanciones conforme a los preceptos de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, instruyendo sumarios por los delitos cometidos a bordo durante la navegación y adoptando, en fin, cuantas medidas estimen apropiadas y pertinentes, sobre todo en momento de peligro. Facultades éstas de carácter penal, procesal y gubernativo que en tierra corresponde a distintas autoridades y funcionarios, y que a bordo se anulan en la persona del Capitán como jefe supremo de esa pequeña comunidad, aislada y separada del territorio del estado que es el buque, ante la imposibilidad en que se encuentran aquellas autoridades y funcionarios de ejercer en él sus respectivas funciones durante la navegación.

Precisamente, el alejamiento de tierra y la imposibilidad en que se encuentra el Capitán de recibir otro auxilio cuando se haya en la mar, hace que se revista a su cargo de estas excepcionales facultades de que normalmente carece cualquier otro director o jefe de empresa, y de que se sancionen los hechos cometidos a bordo con un mayor rigor que los cometidos en tierra.

A bordo pueden ocurrir nacimientos y sobrevenir defunciones, así como contraerse matrimonio o autorizarse testamentos en determinadas circunstancias, y en todo en estos hechos jurídicos intervienen así mismo el Capitán con unas facultades judiciales y notariales que les son igualmente atribuídas por análogas causas.

De otra parte, el Capitán es un dependiente mercantil del naviero, cuya representación legal ostenta, dotado de unas facultades infinitamente más amplias de las que normalmente corresponden a cualquier gestor o apoderado, da do el alejamiento de aquél y la consiguiente necesidad de resolver por sí mismo y de adoptar medidas que muchas ve ces, por la urgencia del caso, no permiten la reclamación de instrucciones previas por parte de su principal. El Código del Comercio, en sus preceptos, determinan y establecen concretamente estas facultades, que, incluso pue den llegar hasta el gravamen y venta del buque y su cargamento; señala los medios de proveerse de fondos, víveres y combustible, en forma que, en ciertos casos, provoca una verdadera expropiación por causa de utilidad o interés común; y ahí tenemos, sin ir más lejos, la institución de la avería gruesa, clásica y tradicional del derecho marítimo y de remotos antecedentes históricos, que permite al Capi tán el causar daños o gastos extraordinarios, tanto en el buque como en el cargamento, y que aisladamente consi derados supondrían un verdadero ataque o despojo a los

bienes y propiedades del naviero y cargadores a su custodia confiados , y que , sin embargo , quedan justificados y resultan lícitos ante las necesidades apremiantes de la navegación.

Al navegar el buque por alta mar, y no estar este espacio marítimo sometido a la soberanía, de ningún estado, la personalidad del Capitán como exponente de la sutoridad de la nación del buque que manda se acrecienta al encarnar toda la representación de la misma; y en expertos extranjeros es evidente como la permanencia del buque en ellos constituye una especie de embajada de hecho, cuya dignidad de representación encarna igualmente el Capitán como jefe supremo de la nave.



Ahora bien; el cargo de Capitán no ha tenido siempre el siempre contenido, sino que ha sufrido una evolución paralela a los avances de la técnica, a los grandes descubrimientos geográficos y las nuevas modalidades del tráfico comercial.

Así, el Profesor Garri Gues, de quien tomamos gran parte de estas ideas , expone su evolución diciendo que el capitán , originariamente, solía ser uno de los copropietarios de la nave, y más tarde, aún no siendo condueño, lleva una participación de la ganancia del negocio marítimo, y su con

dición de representante del naviero no le impide realizar negocio por cuenta propia, mientras que hoy día se ha convertido en un simple asalariado del naviero, pasando a ser exclusivamente el director técnico de la navegación. Más paralelamente a esa línea descendente se dibuja una línea ascendente en su posición social como indicábamos al principio de este capítulo.

6.1 DEL CAPITAN O PATRONO DE UNA NAVE

A través de todas las edades y en procura de los intereses de los armadores, se ha dado en mando de una nave a una persona que por su capacidad debe ejercer el mando y control a bordo este es el Capitán, cuya responsabilidades y obligaciones correspondientes a su grado lo facultan para organizar los servicios y el trabajo a bordo, mantener la disciplina a través de las facultades penales, procesales y gubernativas que en tierra corresponderían a distintas autoridades y funcionarios, facultades éstas indispensables en la persona del capitán por la imposibilidad de recibir auxilio cuando se halle en el mar. Es por esto, por lo tanto, que el capitán en determinadas circunstancias, tales como nacimientos, defunciones, matrimonios, testamentos a bordo, etc. queda de hecho investido en la facultad legal, judicial y notarial. Es importante anotar que en caso de muerte del Capitán de una nave según el orden de jerarquía, co

responde a oficiales de cubierta asumir el mando de la nave hasta el próximo puerto de arribo, donde los armadores o el mismo cónsul nombrará el Capitán por el tiempo que se estime conveniente y necesario.

En representación de la autoridad pública y en guarda del orden en la nave, el capitán podrá adoptar las providencias que juzgue aconsejable para el logro de aquél objetivo, sin menoscabo de las garantías constitucionales y legales de las personas a bordo.

En tal virtud estará facultado para reprimir y sancionar las faltas disciplinarias cometidas a bordo por la tripulación y las infracciones policivas en que incurran los pasajeros.

El Capitán podrá levantar en caso de delito la correspondiente investigación de acuerdo con lo dispuesto en el Código de Procedimiento Penal, y hacer entrega de los presuntos delincuentes a la autoridad respectiva.

El Capitán de una nave de línea de navegación de altura, podrá dar fé de que la forma puesta en un documento es auténtica.

6.2 CLASIFICACION DE CAPITANES

De acuerdo con las licencias de navegación , las siguientes es la clasificación de los capitanes al servicio de la Marina Mercante :

- a) Capitán de Altura .
- b) Capitán de Cabotaje de Primera
- c) Capitán de Cabotaje de Segunda

6.3 DOCUMENTOS A QUE ESTA OBLIGADO A MANTENER A BORDO AL CAPITAN

- a) Certificado de Matrícula
- b) Patente de Navegación
- c) Certificado de Navegación actualizado que le correspondan
- d) Pasavante en caso de que el buque haya sido recientemente adquirido
- e) Libro de rol de la tripulación , autorizado por el Capitán de Puerto.
- e) Cédula de safarrancho
- g) Reglamento de abordaje

- h) Lista de pasajeros si es el caso
- i) Documentos que exijan las leyes y reglamentos de la Au
toridad Marítima Colombiana

6.4 FUNCIONES Y OBLIGACIONES DEL CAPITAN

- a) Verificar que la nave esté en buenas condiciones de na
vegabilidad para la navegación que a a cubrir.
- b) Cumplir las leyes y reglamentos de la marina, sanidad, po
licía, hacienda e inmigración, en todos y cada uno de
los puertos de zarpe y arribo.
- c) Tener conocimiento exacto del cargue, estiba y estabili-
dad de la nave.
- d) Para entrada y salida al puerto usar los servicios de
piloto práctico cuando la Ley, lo reglamento o el buen
sentido lo exija.
- e) Zarpar tan pronto como haya terminado el cargue de la
nave
- f) Hipotecar la nave si es del caso, previa autorización
escrita del armador

- g) Emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave, cuando en el curso del viaje ocurran eventos que la pongan en peligro, y aún si llegare el caso del sacrificio total o parcial de la carga.
- h) Sentar actas de protestas según lo indique el Código de Comercio o la legislación vigente.
- i) Hacer mención en la protesta y conocimientos de los efectos cuya avería , merma o mal estado de acondicionamiento , sean visibles. En defecto de esa nación.se presume que las mercancías fueron cargadas en buen estado y debidamente acondicionadas.
- j) En caso de apresamiento, embargo o detención, el capi - tán debe reclamar la nave y el cargamento, y dar aviso inmediato al armador por los medios que tuviere al alcance. Minentras recibe órdenes definitivas, tomará las medidas que fueren necesarias para la conservación de la nave y de la carga.

6.5 LIBROS QUE DEBE LLEVAR A BORDO EL CAPITAN

- a) Constitución Política de la República de Colombia y Código del país.



b) Leyes, decretos y reglamentos de la Marina Mercante.

c) Libro de Campana u Órdenes de máquinas

e) Libro de Registro de Sanciones

f) Libro de Inventarios

6.6 DE LA TRIPULACION

Constituye la tripulación el conjunto de personas embarcadas, destinadas a atender todos los servicios de la nave, y provista de sus respectivas licencias de navegación.

La tripulación solo podrá cargar en la nave las cosas de uso personal ordinario, salvo autorización del armador y pago del flete correspondiente.

Sin perjuicio de lo establecido en las normas laborales, en las convenciones colectivas, o en las estipulaciones especiales del contrato individual de trabajo, los oficiales y la marinería están obligados particularmente a :

a) Encontrarse a bordo en el momento en que el contrato lo señale o el Capitán lo requiera.

- b) Obedecer al Capitán y a los oficiales en su orden jerárquico , en todo lo concerniente al servicio y orden de la nave.
- c) Permanecer en la nave y en su puesto. Las ausencias requieren autorización de su Superior Jerárquico .
- d) Velar por la seguridad del servicio y el mantenimiento del material a su cargo.
- e) Cumplir temporalmente funciones distintas a las propias de su título , categoría, profesión o grado , en caso de necesidad y en interés de la navegación.
- f) Prestar las declaraciones necesarias requeridas por la autoridad sobre la justificación o no de las actas de protestas.

Salvo estipulaciones en contrario el contrato enrolamiento se entenderá celebrado por el viaje de ida y regreso.

6.7 REGIMEN DISCIPLINARIO

El personal de la Marina Mercante Colombiana está sometido a las normas del reglamento disciplinario respectivo.

En tal virtud en toda embarcación de matrícula colombiana se llevará un libro denominado " Control de Sanciones " .

De acuerdo con lo establecido en dicho reglamento, tienen facultad para sancionar : El Capitán de la Nave, el Capitán de Puerto y el Director General Marítimo y Portuario (Re - glamento disciplinario para el personal de la Marina Mer - cante Colombiana Resolución Mindefensa Agosto 24 de 1961) .

6.8 DEL ARMADOR

Llámase Armador a la persona natural o jurídica, sea o no propietario de la nave, la apareja pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo , percibe las utili - dades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afecten.

La persona que figura en la respectiva matrícula como pro - pietario de una nave, se reputará Armador, salvo prueben lo contrario.

El Armador de toda nave extranjera que arriba a puerto, de - be tener un agente marítimo acreditado en el país.

Los Agentes Marítimos de las naves serán representantes de sus propietarios o armadores, para todos los efectos lega -



les.

Quien asuma la explotación de una nave, debe hacer declaración de Armador en la Capitanía de Puerto de matrícula de la misma. Esta declaración debe hacerse por el propietario de la nave, si el Armador no la hiciere.

Si al hacer la declaración; el Armador no se hayara domiciliado en el puerto de matrícula de la nave, deberá designar un representante domiciliado en dicho puerto e inscrito en la Capitanía de Puerto de Matrícula.

El Armador deberá entregar en el acta de la declaración copia auténtica del título que le atribúyela explotación de la nave.

ATRIBUCIONES Y OBLIGACIONES DEL ARMADOR

- a) Nombrar y remover libremente el Capitán de la nave salvo disposición legal en contrario.
- b) Prestar su concurso al Capitán en la selección de la tripulación. El Armador no podrá imponer ningún tripulante contra la negativa justificada del Capitán.
- c) Celebrar por sí o por intermedio de sus agencias marítimas

- mas los contratos que reclame la Administración de la nave.
- d) Impartir al Capitán las instrucciones necesarias y para su administración durante el viaje . El Armador no podrá enajenar las mercancías transportadas.
 - e) Pagar las deudas que el Capitán contraiga para habilitar y provincial la nave en ejercicio de sus atribuciones legales.
 - f) Responder civilmente por las culpas del Capitán, del práctico o de la tripulación.
 - g) Cumplir los contratos lícitos que la agencia marítima o el capitán celebre en beneficio de la nave o de la expedición .

6.9 DEL AGENTE MARITIMO

Agente Marítimo es la persona que representa en tierra al Armador para todos los efectos relacionados con la nave.

Cuando el Agente Marítimo sea una sociedad, el 60% del capital social, por lo menos, deberá pertenecer a personas naturales colombianas.

El Agente Marítimo deberá registrarse ante la autoridad marítima nacional. Para poder inscribirse presentará solicitud acompañada de los siguientes documentos :

- a) Certificado de Inscripciones del Registro Mercantil
- b) Certificado de la Autoridad competente en que conste que no ha sido sancionado por delitos definidos en el estatuto penal aduanero.
- c) Certificado de la Capitanía de Puertos en que conste que no ha agenciado nave sin matrícula.
- d) Garantía cuya naturaleza y montos fijados por la autoridad marítima, conforme a los reglamentos.
- e) Lista de las naves que va ha agenciar y copia de los correspondientes contratos.
- f) Declaración jurada de que no es empresario de transporte.
- g) Certificado de la Capitanía de Puerto en que conste que tiene locales apropiados para atender la Agencia Marítima.

6.10 DEL PILOTO PRACTICO



Es el oficial con categoría mínima de segundo oficial, debidamente autorizado por la dirección general marítima y portuaria para ejercer la profesión de Piloto Práctico.

El practicaaje es una de las instituciones más antiguas del derecho marítimo configurándose actualmente como un servicio público que en interés de la navegación, presta el estado a la entrada y salida de los puertos y en determinados parajes de la costa. Gonzalez Vyeites justifica la necesidad del practicaaje diciendo que por detallados que estén los planos del puerto y por minuciosas que sean las instrucciones que figuran en los derroteros, no es posible designar en unos y otros los detalles que, aunque nimios, puedan ser en un momento dado de importancia capital, ni expresar las mil variaciones que, según las circunstancias, ocurren en los puertos referentes a mareas, corrientes, vientos, etc. además, y a pesar de los avisos a los navegantes, no es posible que el capitán esté al tanto de las mil eventualidades que en el puerto pueden ocurrir y que comprometen la seguridad del buque de su mando: Una boya que desaparece arrastrada por la corriente, otra que garrea, una corriente extraordinaria producida por el crecimiento de un río y tantas otras eventualidades que pueden ocurrir en un puerto, difícil es que lleguen a conocimiento del capitán con la debida antelación para tomar las medidas conducentes a fin de llevar al puerto, sin riesgo alguno, al buque a él enco

blos y no sería exagerado decir que al lado de la tierra y el aire, el agua y las profundidades oceánicas constituyen la tercera dimensión del dominio del Estado. Esta nueva extensión de la competencia del Estado se realiza en las profundidades oceánicas, en las cuales ya es posible realizar exploraciones y explotaciones de riquezas submarinas en condiciones insospechadas cuando se redactaban las convenciones de 1958 y 1960.

El desarrollo del Derecho del Mar tiene en cuenta estas condiciones del mundo contemporáneo. Se ha abierto paso también en las Naciones Unidas, la noción del bien común de la Humanidad, aplicada a los fondos marinos y oceánicos. En cierta manera las convenciones internacionales adoptadas en las Naciones Unidas, de 1958 y 1960, conservan toda su importancia, pero requieren ser complementadas con las nuevas reglas exigidas por la competencia de los países para el estudio y explotación de las riquezas del mar.

mendado .

El practicaaje comprende las siguientes actividades :

- a) La asesoria de la conduccion de las naves en canales , rios y zonas peligrosas.

- b) Maniobras en el recorrido desde la boya de mar hasta el sitio de atraque, fondeo o amarre a boyas o muertos. Cambio de fondeadores, cambio de muelles, aproximacion a diques , entrada y salida de astilleros, asistencia para salvataje dentro de las zonas portuarias o dentro del perimetro de la bahia.



7. EL SEGURO MARITIMO:CONCEPTO

7.1 CARACTERES Y ANTECEDENTES HISTORICOS

Si una de las características del comercio marítimo es el riesgo que supone la navegación por mar, y si a ello se une el enorme valor de los bienes sujetos al mismo, es evidente la importancia de la institución que estudiamos como medio de prevenir las consecuencias de tales riesgos.

Sin embargo, a pesar de esta importancia y de ser ésta la forma más antigua de seguro, su origen no es muy remoto, apareciendo como derivación y sustitutivo del antiquísimo préstamo a la gruesa debido, probablemente, de una parte, a su elevado interés, y de otra, a la oposición al mismo del derecho canónico, difiriendo la entrega del capital a la realización del riesgo, lugar de anticiparlo, con devolución condicionada a tal evento y cuya institución fué perdiendo actualidad a medida que la ganaba el seguro marítimo, que ocupa, hoy día, el lugar en esta rama del Derecho.

Su nacimiento tiene lugar en Italia, en el siglo XIV; pe

ro es en España donde aparece su primera regulación legislativa - y concretamente en la ciudad de Barcelona, en un edicto u ordenanza del año 1435, a la que siguieron, posteriormente, otros en Bilbao y Sevilla.

Al ser el seguro marítimo uno de los tipos de seguro contra daños? participa de los caracteres de éstos. Uria Gonzalez señala los siguientes : es un contrato sinalagmático o bi-lateral, por producir obligaciones y derechos para ambas partes contratantes; oneroso, por la existencia de un pre-cio o prima, y aleatorio, en cuanto sus efectos dependen del azar. Se trata, además como todos los seguros de daño, de un contrato de indemnización , ya que su finalidad es simplemente la de reparar el daño acaecido , sin que en ningún caso pueda suponer ganancia para el asegurado ; de buena fé, carácter éste que, aunque común a todos los contratos, reviste especial interés en el del seguro por sus caracte-rísticas, como lo demuestran especiales disposiciones desti-nadas a sancionar la ausencia de dicha buena fé. Es así-mismo un contrato solemne y, generalmente de adhesión, por último es un contrato de tracto sucesivo, al cubrir todos los siniestros ocurridos durante la vigencia de la póliza para la validez del mismo y tambien de empresa, pues aun-que teóricamente quepa que el asegurador sea una empresa individual, desde el punto de vista económico y aún jurídico por las limitaciones impuestas o establecidas en la

moderna legislación de seguros se hace necesario que sea un ente colectivo.

De acuerdo con estos caracteres, puede ser definido el seguro marítimo como el contrato por el que una empresa aseguradora, a cambio de una prima, se compromete a indemnizar al asegurado de los riesgos sufridos, por él mismo en sus bienes o intereses a consecuencia de un accidente marítimo,

7.2 FORMAS DEL SEGURO MARITIMO

En el seguro marítimo cabe distinguir diversas modalidades según el riesgo cubierto por el mismo, interés asegurado, plazo de vigencia o modalidades de la póliza, así:

- a) Por los riesgos que cubre. Total o especial
- b) Por razón del objeto o interés asegurado. Puede distinguirse el seguro sobre el buque (seguro de casco), sobre las mercancías que constituyen su cargamento (seguro de facultades), sobre el flete, sobre los beneficios probables, etc.
- c) Por el plazo de vigencia o duración del contrato. Por tiempo y por viaje; y en este último, a su vez, por

viaje sencillo o redondo. El seguro a término o por tiempo es más frecuente en el seguro a término o por tiempo es más frecuente en el seguro de cascos, y por viaje en el de facultades.

- d) Por las modalidades de la póliza. Puede ser nominativo, a la orden o al portador; por cuenta ajena o por cuenta de quien corresponda póliza in quo vis y póliza general o flotante, etc.

7.3 ELEMENTOS PERSONALES

Fundamentalmente son dos: Asegurador y Asegurado, aunque cabe la intervención de otras personas.

a) El Asegurador

Es la persona que cubre el riesgo. Ya dijimos que aunque teóricamente puede serlo una persona individual, por razones económicas se impone sea un ente colectivo y económicamente fuerte, capaz de soportar los riesgos que asume.

b) El Asegurado

Es la otra parte contratante, es decir, la persona que se compromete al pago de la prima al asegurador a cambio



de obtener de éste la correspondiente indemnización caso de realizarse el riesgo asegurado.

7.4 ABANDONO

Cuando hay pérdida total constructiva, el asegurado puede o tratar la pérdida como una pérdida parcial o abandonar el buque al asegurado y tratar la pérdida como si fuere una pérdida total o real. Los Armadores tienen la elección ; en el primer caso, ellos continúan siendo los Armadores del buque averiado y son indemnizados por la pérdida parcial ; en el último caso, los aseguradores tienen derecho a quedarse con el buque averiado, y los armadores reciben la suma total por la cual el buque ha sido asegurado. Corresponde a los aseguradores el tomar medidas para recuperar el buque averiado.

Cuando los armadores elijan el abandonar el buque , deben dar aviso del abandono. La Ley Inglesa del Seguro Marítimo contienen las disposiciones siguientes :

1. Sujeto a las provisiones de esta sección , cuando el Asegurado , elige el abandonar la materia objeto asegurado al asegurador debe dar aviso del abandono . Si no lo hace así la pérdida puede ser tratada solamente como pérdida parcial.

2. El aviso de abandono puede ser dado por escrito o de palabra , o parcialmente por escrito y parcialmente ver -balmente, y debe ser dado en cualesquiera términos que indique la intención del asegurado de abandonar su interés asegurado en la materia - objeto asegurada incondicionalmente al Asegurador.

3. El aviso del abandono debe ser dado, con la diligencia razonable después de recibir información fidedigna ; pe-ro cuando la información es de carácter dudoso, el ase-gurado está autorizado a disponer de un tiempo razonable para hacer averiguaciones.

4. Cuando se da debidamente el aviso de abandono, los de-rechos del asegurado no son perjudicados por el hecho de que el asegurador rechace el aceptar el abandono.

5. La aceptación de un abandono puede ser ya expresa o implicada por la conducta del asegurador. El mero silencio del asegurador después del aviso no es una aceptación.

6. Cuando el aviso de abandono es aceptado el abandono es irrevocable .

La aceptación del aviso admite concluyentemente la res-ponsabilidad por la pérdida y la suficiencia del aviso.

7. El aviso de abandono es innecesario cuando en el momento de que el asegurado recibe la información de la pérdida no habría posibilidad de beneficio para el asegurador si se le diere el aviso.
8. El asegurador puede renunciar al aviso de abandono
9. Cuando un asegurador ha asegurado su riesgo no necesita dar aviso de abandono.

En relación con esto debe recordarse que bajo la cláusula de renuncia incorporada en todas las pólizas de Seguro Marítimo, los actos de los armadores o aseguradores al recuperar, salvar o preservar al buque no serán considerados como una renuncia o aceptación del abandono.

7.5 EN Y DESDE

Esta expresión es una póliza por viaje implica en que cuando un buque está asegurado " En y Desde " un puerto particular y llega a salvo a este puerto con la intención de proceder al viaje asegurado cuando se concluya el contrato, el riesgo queda vinculado inmediatamente. Si el buque no está en el puerto cuando se concluye el contrato, el riesgo se vincula tan pronto como aquél llegue allí a salvo y a no ser que la póliza provea otra cosa, es indis

tinto el que esté cubierto por otra póliza o no por un tiempo determinado después de la llegada.

Si la Póliza define " Desde " un cierto puerto, el seguro no debería ser afectivo hasta que el buque realmente salé del puerto en cuestión.

Una póliza por tiempo define claramente el tiempo en que el riesgo queda afectado, por ejemplo : 18 Septiembre media noche , de tal modo que no es posible sobrevenga un mal entendido.

7.6 CLAUSULA DE CONTINUACION

Las pólizas por tiempo contienen la llamada cláusula de continuación. Por lo regular las pólizas por tiempo se cierran por un máximo de 12 meses, pero , naturalmente, es imposible juzgar por adelantado , si el buque estará o no en el mar al expirar la póliza.

Por esa razón en las pólizas por tiempo suelen incertarse las siguientes cláusulas :

Si el buque al expirar la póliza está en el mar o en peligro o en un puerto de refugio o puerto de escala, será considerado cubierto, siempre que de aviso previo a los

aseguradores, por un premio mensual a prórrateo , hasta su puerto de destino .

7.7 NOTA PROTECTORA

De acuerdo al artículo 21 de Ley Inglesa del seguro marítimo de 1906 un contrato de seguro marítimo se considera efectuado cuando la propuesta del asegurado es aceptada por el asegurador bien que la póliza se extienda o no entonces. Para el objeto de demostrar cuando la propuesta fué aceptada, se hace referencia a la papeleta o nota protectora u otro memorando acostumbrado del Contrato, aunque no esté sellado.

Tan pronto como el seguro ha sido tomado, el corredor de seguros avisa a su cliente de acuerdo con una nota protectora, en la que se detallan los puntos principales del seguro efectuado. Antes de extender una póliza debidamente sellada, la nota protectora es la única evidencia del contrato de seguro. En la práctica la nota protectora obliga a ambas partes interesadas.

Cuando no hay póliza debidamente sellada, puede hacerse referencia a la nota protectora en cualquier procedimiento legal.



7.8 DESVIACION

La ley de seguro marítimo contiene las siguientes estipulaciones acerca de la desviación de la ruta normal y acostumbrada sin excusa legal.

1. Cuando un buque sin excusa legal se desvía del viaje contemplado en la póliza, el asegurador es eximido de responsabilidad a partir del momento de la desviación, y es indistinto que el buque haya vuelto a su ruta antes de que ocurra cualquier pérdida.
2. Hay desviación del viaje considerado por la póliza
 - a) Cuando la derrota del viaje está específicamente señalada en la póliza y se separa de aquella derrota.
 - b) Cuando la derrota del viaje no es específicamente señalada por la póliza, pero se separa de la derrota usual y acostumbrada.
3. La intención de desviarse no cuenta, debe haber una desviación de hecho para relevar al asegurador de su responsabilidad según su contrato.

Cuando están especificados en la póliza varios puertos de

descarga el buque puede proceder a todos o a cualquiera de ello, pero en ausencia de un uso o de causas suficientes en contrario debe de proceder a ellos o tales de lo según pasa en el orden designado en la póliza. Si no lo hace, hay desviación.

Cuando la póliza dice a puerto de descarga dentro de un área dada, que no son nombrados? el buque debe, en ausencia de un uso o causa suficiente en contrario, proceder a ellos o tales de ellos al pasar, en su orden geográfico. Si no lo hace hay desviación.

En el caso de una póliza por viaje , la aventura asegurada debe ser proseguida en su curso con despacho razonable, y sin excusa legal no es proseguida así, el asegurador es relevado de responsabilidad a partir del momento en que el retraso se convirtió en irrazonable.

La desviación o retraso en la prosecución del viaje contemplado en la póliza es excusado :

- a) Cuando está autorizado por algún término especial de la póliza, o
- b) Cuando esté causada por circunstancias ajenas al control del capitán y de su empleador, o

- c) Cuando es razonablemente necesario con el fin de cumplir con alguna garantía previa expresa e implicada , o
- d) Cuando es razonablemente necesario para la seguridad del buque o materia objeto asegurado, o
- e) Para el objeto de salvar vidas humanas o ayudar a un buque en peligro cuando puede haber en peligro vidas humanas, o
- f) Cuando es razonablemente necesaria para el objeto de obtener ayuda médica o quirúrgica para alguna persona de abordo , o
- g) Cuando está causada por culpa de batería del capitán o tripulación ,y la batería es uno de los peligros contra los que se está asegurado.
- h) Cuando la causa que excusa la desviación o retraso cesa, el buque debe de volver a su ruta y proseguir su viaje, con despacho razonable.

7.9 CAMBIO DE VIAJE

Cuando, después del comienzo del riesgo se cambia voluntariamente el destino del buque contemplado en la póliza se

dice que hay cambio de viaje. A no ser que la póliza provea otra cosa, cuando existe un cambio de viaje el asegurador es relevado de responsabilidad a partir del momento del cambio, es decir, a partir del momento en que la determinación de cambiar se ha manifestado, y es indistinto que el buque no haya podido de hecho dejar la ruta del viaje contemplado en la póliza cuando ocurre la pérdida.

Bajo la cláusula de viaje del Instituto los aseguradores están considerados cubierto en caso de desvío o cambio de viaje o una ruptura de garantía previa respecto de servicios de remolque o salvamento, siempre que se de aviso inmediatamente después de recibir los avisos y quede convenido el premio adicional referido. Las pólizas por tiempo contienen una cláusula similar. Debe recordarse que bajo las reglas de la Haya cualquier desviación al salvar o intentar salvar vidas o bienes en el mar cualquier desviación razonable no será considerada como una infracción o ruptura de estas reglas o del contrato de transporte y el transportista no será responsable de cualquier pérdida o daño que resulte de ello.

7.10 SEGURO DE DESEMBOLSOS

Al asegurar el buque, el valor asegurable es el valor en el comienzo del riesgo, del buque, incluyendo su equipo,

provisiones y pertrechos para oficiales y tripulación , anticipos o cuentas de sueldos , y otros desembolsos si los hay en que se incurra para acondicionar el buque para el viaje o aventura contemplada en la póliza más los gastos del seguro sobre el total.

El valor asegurable , en el caso de un buque de vapor , incluye también la maquinaria, calderas y carbón y provisiones de máquina , si son de la propiedad del asegurado y en el caso de un buque dedicado a una línea especial los accesorios ordinarios requeridos para esa línea. Bajo los términos de la condición previas de desembolsos, incorporados en las cláusulas del Institute Time un armador puede asegurar, además de la póliza de casco, los desembolsos que no excedan del 10% del valor asegurado del casco y maquinaria. El flete, el flete contratado o el flete anticipado puede también ser cubierto por una suma que no exceda del 25% del valor asegurado, menos cualquiera suma asegurada bajo el concepto de desembolso.

En una Póliza de Seguro de desembolsos el riesgo de los asegurados está principalmente limitado a las consecuencias de pérdida total, lo que explica por que la prima es menor que la prima para el seguro del casco.

•

La póliza de desembolso, que no exceda del 10% del valor

asegurado cubre solamente : Pérdida total del buque inclusive pérdida total directamente causada por : Accidente al cargar, descargar o manipular cargamentos o al carbonear o al tomar combustible. Explosiones a bordo o en otro sitio cualquiera , explosiones de caldera, rotura de ejes o cualquier vicio oculto en la maquinaria o casco . Contacto con aeronaves, negligencia del capitán mariner, maquinistas o prácticos, siempre que tal pérdida no haya resultado por la falta de debida diligencia de los armadores del buque, o cualquiera de ellos o de los gerentes, los que pueden extenderse por un seguro de cese de responsabilidades que cubren la avería gruesa, salvamento , gastos de gestión y trabajo, así como la responsabilidad por abordaje (3/4), no recuperables bajo la cláusula de colisión y la cláusula de buques gemelos del instituto en las pólizas de casos y maquinarias por razón de la diferencia entre el valor asegurado y el valor adoptado para la liquidación de tales reclamaciones.

7.11 CLAUSULA DE DURACION

La cláusula de duración en las cláusulas por tiempo por lo regular por 12 meses pueden ser redactadas así :

Por y durante el período de 12 meses de calendario que comienza el día 1° de Septiembre de 1984 y termina el 31



de Agosto de 1985, ambos días inclusive que empiezan y terminan con la hora civil del Greenwich.

7.12 POLIZA FLOTANTE

Una póliza flotante es una póliza usualmente limitada al cargamento, que describe el seguro en términos generales y deja el nombre del buque y otros detalles para una declaración posterior. La declaración subsiguiente puede ser hecha por endoso en la póliza o de otra manera acostumbrada.

7.13 FRANQUICIA

La Franquicia es el tanto por ciento o cantidad del valor asegurado, que en caso de daño tendrá que ser soportado por el asegurado. La Franquicia puede ser deducible. Si se ha convenido :

Garantizado libre de averías simple inferior al 3% : Esto implica que los aseguradores no responderán de reclamaciones por pérdida o daño inferior al 3% del valor asegurado. En el caso de que la pérdida o daño alcance al 3% o más, los aseguradores están obligados a pagar toda la reclamación sin ninguna deducción. En ese caso la franquicia es no deducible.

Una franquicia libre del 3% o libre del primer 3% implica que los aseguradores pagarán solamente la pérdida o daño que exceda del 3% del valor asegurado. Hoy día es práctica corriente el establecer una cierta cantidad como franquicia deducible. Una franquicia deducible apareja una reducción del premio del seguro del casco.

7.14 ADMITIDOS TODO INTERES

Esta expresión que tiene el mismo significado que prueba de interés en la póliza, se emplea en las pólizas llamadas juradas o de honor. En caso de pérdida o daño, la póliza sirve como prueba concluyente del interés asegurable y los aseguradores no tienen derecho a requerir ninguna prueba adicional.

7.15 BUENA FE

La ley del seguro marítimo de 1906 específicamente establece que un contrato de seguro marítimo se basa en la mayor buena fe que si no es mantenida por cualquiera de las partes puede llevar a repudiar la póliza. Cualquier circunstancia material, que es conocida del asegurado, debe ser declarada al asegurador antes de la conclusión del contrato, en la inteligencia de que cuestiones de conocimiento común o que en un asegurador debe saber en el curso ordinario o de

su negocio, no deben ser declaradas. El sí un hecho determinado , que no es declarado, es importante o no, debe ser considerado según sus propios peritos.

7.16 SEGURO DEL CASCO

La póliza del seguro del casco cubre el casco, maquinaria y equipo completo. Además , el seguro del casco cubre especialmente (sujeto a la condición previa de libre de avería) la pérdida de o daño al casco o maquinaria directamente causado por lo siguiente : Accidente al cargar, descargar o manipular cargamento, o al carbonear o tomar el combustible. Explosiones a bordo o en otro sitio cualquiera . Exploción de caldera, rotura de ejes o cualquier vicio oculto de la maquinaria o casco. Contando con aeronaves ; negligencia del capitán , marineros, maquinistas o prácticos.

Siempre que tal pérdida o daño no haya resultado de la falta de debida diligencia de los armadores del buque, o cualquiera de ello, o de los gerentes . Hay una condición previa implicada en la póliza por viaje de que el comienzo del viaje el buque debe ser navegable , es decir, razonablemente acondicionado en todos los sentidos para enfrentar los peligros ordinarios del mar.

Los certificados de navegabilidad extendidos por las sociedades clasificadoras sirven como prueba de la condición de navegabilidad .

El seguro por pérdida o daño parcial incluye también la pérdida total.

La primera del seguro por pérdida parcial que incluye todos los riesgos del mar exceptuando los riesgos de guerra es más elevada que la póliza de seguro por pérdida total.

La Póliza de Casco principalmente cubre : Pérdida total, avería simple, sujeta a franquicia ,contribución a la avería gruesa , salvamento y gastos de salvamento.

En el caso de avería simple puede exigirse a los aseguradores que paguen totalmente los gastos de las reparaciones hasta la cantidad asegurada asumiendo que el seguro del buque ha sido bajo una póliza valorada . Puede existir una tendencia por parte de los armadores de tratar de disminuir el valor asegurado en la póliza de casco, con el fin de ahorrar en la prima del seguro, en tanto que los gastos de reparaciones sigan siendo totalmente recuperables.

Tal procedimiento, sin embargo , tiene la desventaja de que en el caso de pérdida total, el valor asegurado del buque puede ser menor que su valor real. Además en el caso de

avería gruesa , la contribución del buque puede no estar cubierta totalmente por el hecho de que el valor entero del buque menos el costo estimado de reparar la avería , que no es avería gruesa , y el procedimiento de venta , si lo hay , serán decisivos, independientemente del valor asegurado.

Los armadores enfrentan la situación haciendo un seguro de desembolso , extendido por un seguro sobre el exceso de responsabilidades a saber : avería gruesa, salvamento, gastos de salvamento, gastos de gestión y trabajo y responsabilidad por abordaje (3/4) no recuperables totalmente bajo las pólizas de casco y maquinaria, respectivamente, cláusula de " echados a pique " y " buque gemelo " por razón de la diferencia entre el valor asegurado y el valor real del buque. Como ya se ha dicho , la prima por desembolso , etc, es menor que el premio por seguro que cubre todos los riesgos.

Por otra parte, los asegurados han contrareastados esto ; limitando el tanto por ciento (%) del valor asegurado, que puede ser cubierto bajo una póliza de desembolsos , a saber : El 10% de la cantidad asegurada en los términos del seguro total de casco.

7.17 PERDIDAS

Una pérdida puede ser : Pérdida total, o Pérdida Parcial.
Cualquier pérdida que no sea total es una pérdida parcial.
Una pérdida total puede ser : Pérdida total verdadera o
pérdida total constructiva.

A no ser que se interpreten diferentemente los términos de la póliza , el seguro contra pérdida total incluye tanto la pérdida total constructiva como la pérdida total verdadera.

Existe la pérdida total verdadera cuando un buque es destruido o averiado hasta tal punto que no pueda ser reconocido como el originalmente asegurado, o cuando el asegurado está irreparablemente privado del mismo.

En caso de una pérdida total verdadera no se necesita dar aviso del abandono . Hay pérdida total constructiva cuando el buque está razonablemente abandonado a causa de su pérdida total real que aparece como inevitable, o cuando no podría evitarse la pérdida total verdadera del buque sin un gasto que excediera de su valor si se hiciese tal gesto, o cuando, el buque está averiado en tal forma que el costo de las reparaciones excederían el valor del buque si se le repara.

Cuando hay pérdida total constructiva , el asegurado puede o

tratar la pérdida como una pérdida parcial o abandonar el buque al asegurador y tratar la pérdida como si ella fuese una pérdida total verdadera. En el último caso el asegurado debe dar aviso del abandono. Si deja de hacerlo la pérdida tiene que ser tratada solamente como pérdida parcial.

7.18 PELIGROS MARITIMOS

La Ley de Seguro Marítimo de 1906 dice : " Peligros marítimos quiere decir los peligros lógicos de o incidentales a la navegación de los mares , esto es, peligros del mar , incendio , peligro de guerra, pirata, vagabundos , ladrones , capturas, embargos, restricciones y retenciones de príncipes y potencias , echazones, batería y otros peligros cualesquiera, ya de semejante naturaleza o que puedan ser definidos por la póliza"

El término Peligros del Mar se refiere solamente a accidentes o siniestros fortuitos de los mares, no incluye la acción ordinaria del viento y de las olas.

7.19 PROTECCION ABIERTA

Esta expresión se usa comúnmente para un convenio por el cual el Asegurado está cubierto automáticamente para to-



dos los embarques hasta un límite determinado por buques para ciertos viajes durante el período convenido, por ejemplo , doce meses, con primas determinadas o a tipos que serán convenidos.

Tan pronto como los embarques bajo " Protección abierta" hayan sido hechos, se extienden pólizas selladas y se pagan las primas.

Una " protección cubierta " tiene mucho de común con una póliza flotante. Bajo las condiciones de una póliza flotante , las primas tienen que ser pagadas por adelantado. Tan pronto como las varias declaraciones han alcanzado a la cantidad por la cual la póliza flotante fué extendida debe de sacarse una nueva póliza.

7.20 RIESGO PROPIO

Algunas veces los armadores corren sus riesgos al participar en la Póliza de Casco. Parte de este riesgo, a saber, el riesgo de pérdida total , puede ser reasegurado por los Armadores.

En el caso de pérdida total, los armadores serán entonces indemnizados por el valor total asegurado. Los Armadores que participan en la póliza por cuenta propia generalmen

te reservan la prima así ahorrada como un fondo para cubrir su propia proporción de reclamaciones.

7.21 PERDIDA DE AVERIA SIMPLE

Una pérdida de avería simple es una pérdida parcial de la materia objeto asegurado causada por un riesgo contra el cual se está asegurado y que no es una pérdida de avería gruesa.

Las pérdidas de avería simple conciernen solamente a la parte interesada en la materia objeto del seguro y a su Asegurador.

7.22 GASTOS PARTICULARES

Los gastos en que se incurren por o en representación del Asegurado para la seguridad o conservación de la materia objeto asegurada, que no sean avería gruesa ni gastos de salvamento, se llaman gastos particulares que no están incluidos en la avería simple pueden ser recuperados bajo la cláusula de "Gestión y Trabajo".

7.23 PRUEBA DE INTERES EN LA POLIZA

Esta expresión significa que en el caso de pérdida o da-

ño la póliza servirá como prueba del interés del asegurado . sin que se requiera por los aseguradores ninguna otra prueba. Tales pólizas son consideradas como póliza de honor.

De acuerdo con la Ley de Seguro Marítimo de 1906 , Artículo 4. Sub 2, una Póliza que está hecha " sin más prueba del interés que la misma póliza " se considera como un contrato de apuesta o de palabra, que no puede ser puesto en vigor por la ley.

7.24 CLAUSULA DE GESTION Y TRABAJO

Cuando ocurra un accidente, el Asegurado , en particular el Capitán está obligado a tomar tales medidas que sean razonables para el objeto de evitar o disminuir la pérdida o avería del buque o cargamento. Los gastos que resulten de tal acción se recuperan de los Aseguradores bajo la cláusula de gestión y trabajo. El objeto de esta cláusula es el que el Capitán , actuando por iniciativa propia y haciendo el mejor uso de sus conocimientos, tome inmediatamente todas las medidas para proteger los intereses de los aseguradores. La consideración que los aseguradores son de todos modos responsables por la pérdida o daño no debe de tomarse en cuenta. El Capitán debería actuar como si el buque no estuviera asegurado.

Las pérdidas y cuotas y gastos de salvamento de la avería gruesa no son recuperables bajo la cláusula de gestión y trabajo. Solamente los gastos hechos con el propósito de disipar o disminuir cualquier pérdida que resulte de un accidente ocasionado por un peligro cubierto por la póliza son recuperables bajo esta cláusula. Sin embargo, si un buque está asegurado solamente contra pérdida total en otras palabras, libre de avería simple, y se incurre en gastos de gestión y trabajo, en el caso de varada tales gastos son recuperables de los aseguradores, aunque el buque haya sido salvado de modo, hablando estrictamente, que los armadores no pueden reclamar bajo los términos de la póliza. Obviamente la varada pudo haberse convertido en pérdida total sino se hubieran tomado inmediatas para la recuperación del buque.

7.25 POLIZA NO VALORADA

Una póliza que no expresa el valor de la materia objeto del seguro, pero que, sujeto al límite de la suma asegurada, deja el valor asegurable para que sea posteriormente determinado, es llamada póliza no valorada.

7.26 POLIZA VALORADA

Una póliza puede ser o valorada o no valorada. Una póliza



valorada es una póliza que especifica el valor convenido de la materia objeto del seguro, y si no hay fraude tal valor concluyente, bien que la pérdida sea total o parcial, en la inteligencia que el valor fijado por la póliza no es concluyente para el objeto de determinar si ha habido o no pérdida total constructiva, a no ser que la póliza provea otra cosa.

La cláusula de evaluación indica el valor del buque convenido entre ambas partes, el cual comprende : Maquinaria y calderas , casco y materiales y todo lo relacionado con ello, inclusive : las calderetas, maquinillas, o quinchés, grúas, aparato de gobierno, cámara frigorífica , aparatos extintores de incendio, muebles y adornos de camarotes y salones , aparatos de radio, carbón y/o petróleo, vituallas, pertrechos, provisiones, etc., valorados en la suma asegurada.

Además de la póliza de casco se hace otro seguro sobre los desembolsos y primas .

7.27 GARANTIAS

Bajo la Ley de Seguro Marítimo de 1906 (Artículo 33, Sub.1) una garantía promisoria, a saber, una garantía por la cual el asegurado se compromete a que una cosa particular o no sea hecha , o a que una condición sea cumplida, o por la

cual él afirma o niega la existencia de una condición particular de los hechos.

Una Garantía es una condición que debe cumplirse exactamente, bien que sea inherente al riesgo o no. Si no se cumple, entonces sujeto a cualquier provisión expresa de la póliza, el Asegurador es relevado a responsabilidad a partir de la fecha de la ruptura de la garantía, pero sin perjuicio de cualquier responsabilidad en que él incurra antes de esa fecha.

Una "Garantía" puede estar expresa o implícita. Una garantía expresa debe estar incluida en la póliza o debe estar contenida en algún documento incorporado por referencia a la póliza. Una "Garantía" expresa no excluye a una "Garantía" sobre entendida, a no ser que sea incompatible con ella.

7.28 GARANTIA IMPLICITAS

1. En una póliza por viaje hay una "Garantía # implícita de que al comienzo del viaje el buque debe ser navegable para el objeto de la aventura particular asegurada. Cuando el viaje es efectuado en diferentes etapas, hay una "garantía" implícita de que al comienzo de cada etapa el buque está navegable. En una póliza a término no hay "Garantía" implícita de que

el buque estará navegable en una etapa de la aventura; pero cuando , con la complicidad del Asegurado, se envía al buque al mar en un estado de innavegabilidad, el asegurador no es responsable de cualquier pérdida atribuida a la innavegabilidad.

2. Hay una " Garantía" implícita de que la aventura asegurada es legal y de que en tanto en cuanto el asegurado puede controlar la cuestión , la aventura será llevada a cabo en forma legal.
3. En una póliza por viaje " En y Desde " o "Desde " un lugar particular hay una condición sobre entendida de que el viaje deberá comenzar dentro de un tiempo razonable , a no ser de que el retraso no sea causado por circunstancias conocidas por el Asegurador antes de que el contrato fuera concluído o que se demuestre que el Asegurador renuncie a la condición.

7.29 CLAUSULA DE DEPOSITO A DEPOSITO

El seguro empieza desde el momento en que la mercadería dejan el depósito y/o almacén en el lugar citado en la póliza para el comienzo del tránsito y continúa durante el curso ordinario del tránsito , incluido el transbordo acostumbrado, si lo hay , hasta que la mercadería sea des

cargada desde la borda del buque de ultramar en el puerto final. Después el seguro continúa mientras las mercaderías están en tránsito y/o esperando tránsito hasta que sean entregadas al último depósito en el destino citado en la póliza o hasta la expiración de 15 días (ó 30 días , si el destino para el cual las mercaderías están aseguradas está fuera de los límites del puerto), lo que ocurre primero . Los tiempos límites en que se ha referido más arriba serán contados desde la medianoche del día en que la descarga de las mercaderías aqué aseguradas sea completada desde la borda del buque de ultramar. Se considerará cubierta a una prima que será convenida en el caso de transbordo, y lo hay, que no es el de arriba y/o en el caso de demora que exceda el tiempo límite indicado más arriba que provenga de circunstancias ajenas al control del asegurado.

7.30 CLAUSULA DE A FLOTE

Los aseguradores de 1938 decidieron asegurar el cargamento desde el momento de cargar por buques transoceánico hasta el momento de descargar dicho buque , en la inteligencia de que en caso de transbordo las mercaderías estaban aseguradas para almacenaje en el puerto de transbordo por un período que no excediese de 15 días, efectivo desde la media noche desde el día de la llegada del primer buque de



transportista al puerto de transbordo.

Si se excediese de este período , el seguro sería suspen-
dido hasta que la mercadería fuese realmente cargada por
el segundo buque transportista.

En el momento de tomar esa medida , los aseguradores te-
nían que, en el caso de guerra , el daño a la carga que es-
tuviese en los puertos, la cual estaría sujeta a ataques ,
podría asumir tales proporciones que ellos no estarían pro-
blemente en condiciones de enfrentar sus obligaciones
completamente. Teniendo en consideración las modernas ar -
mas de guerra, podría darse tal contingencia. Consiguiente-
mente, los riesgos de guerra no fueron cubiertos por más
tiempo " de depósito a depósito ".

En Abril de 1943 los aseguradores decidieron retirar la li-
mitación de 15 días, de modo que el cargamento que estuvie-
se en el puerto de transbordo sería cubierto por cualquier
período de tiempo sin ninguna restricción. El pensamiento
preponderante era de que en cierto modo los temores man-
tenido s en 1938 no estaban justificados del todo.

La devastación producida por una bomba atómica en Hiroshi-
ma decidió a los aseguradores a reconsiderar el caso, y co-
mo resultado de ello se volvió a introducir en 1949 la
"cláusula a flote ", que fué revisada el 1° de Junio de 1949
y el 1° de Febrero de 1951.

CONCLUSIONES

El siglo XX se caracteriza por el esfuerzo del hombre para la conquista del espacio y para el dominio del mar, como nuevos cuerpos de exploraciones científicas. Es necesario aceptar este hecho fundamental y derivar las consecuencias en lo que respecta al derecho del mar.

El derecho como teoría de las relaciones humanas no puede andar divorciado de la ciencia y de la tecnología. La realidad ofrecida por las modernas aplicaciones de la ciencia y la tecnología ha determinado ya la aparición de un derecho internacional cósmico, relacionado con la utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos.

De la misma manera, el derecho del mar, codificado por primera vez en las conferencias de las Naciones Unidas, de 1958 y 1960, se ha quedado atrás en algunos aspectos de los progresos científicos y tecnológicos.

Los países aspiran a lograr el aprovechamiento de sus recursos marinos y submarinos para el beneficio de sus pue

blos y no sería exagerado decir que al lado de la tierra y el aire , el agua y las profundidades oceánicas constituyen la tercera dimensión del dominio del Estado . Esta nueva extensión de la competencia del Estado se realiza en las profundidades oceánicas, en las cuales ya es posible realizar exploraciones y explotaciones de riquezas submarinas en condiciones insospechadas cuando se redactaban las convenciones de 1958 y 1960.

El desarrollo del Derecho del Mar tiene en cuenta estas condiciones del mundo contemporáneo. Se ha abierto paso también en las Naciones Unidas, la noción del bien común de la Humanidad, aplicada a los fondos marinos y oceánicos. En cierta manera las convenciones internacionales adoptadas en las Naciones Unidas, de 1958 y 1960, conservan toda su importancia, pero requieren ser complementadas con las nuevas reglas exigidas por la competencia de los países para el estudio y explotación de las riquezas del mar.



BIBLIOGRAFIA

BES, J., FRIEGHT MANAGER de la Nederland Line Royal Dutch Mail, Amsterdam. Sexta Edición.

CODIGO DE COMERCIO COLOMBIANO (DECRETO 837 DE 1971) .
Editorial Temis Libreria. Bogotá. 1982. Novena Edición.

LEY ORGANICA DE LA DIRECCION GENERAL MARITIMA Y PORTUARIA.
Decreto Ley 2324 de 1984 de la Presidencia de la República.
DIMAR. Septiembre 28 de 1985 . Reorganización de la Dirección General Marítima y Portuaria.

MANUAL DE PROCEDIMIENTO DE LA CAPITANIA DE PUERTO. República de Colombia. Armada Nacional . Dirección General Marítima y Portuaria. Manual DIMAR DICAP - 01 Público . Diciembre 15 de 1985. Decreto Ley 2349 de 1971.

REGLAMENTO DE INSPECCIONES Y CLASIFICACION DE NAVES. DIMAR
DIVME - 0873. Bogotá . Febrero . 1983

VIGIER DE TORRES, Agustín. Curso de Derecho Marítimo. Segunda Edición , Madrid. 1972