

capítulo

V

Propuesta para la
regulación del derecho de
paso inocente en el mar
territorial colombiano

*Fabián Ramírez Cabrales
Jaime Rodrigo de Larrucea
José Alejandro Machado Jiménez*



Como se puede deducir de las conclusiones expuestas en capítulos anteriores, para las relaciones jurídicas que surgen a partir de la travesía de un buque en paso inocente, es al Estado ribereño a quien, como sujeto del derecho internacional y ente soberano, le corresponde crear y mantener de forma activa su propia administración marítima. A causa del ejercicio de estas potestades orgánicas del Estado, se traba una relación jurídica que presenta dos extremos opuestos: el buque, que para el caso detenta la condición de particular y la administración marítima, que es la administración pública. Para el ejercicio del derecho de paso inocente, la condición de particular la detenta el buque extranjero por el hecho de que la travesía de este se da en las aguas jurisdiccionales de un Estado distinto al del pabellón que enarbola y por hacer uso y disfrute de su libertad de navegación⁴⁷⁰. En esta relación especial, a la administración marítima le corresponde ordenar para incidir de manera restrictiva en algunas de las actividades de particulares (buques) extranjeros ante el Estado ribereño, por otra parte, al buque le corresponde ajustarse a las condiciones de regulación y características específicas del espacio marítimo que usa.

I. Ámbitos de regulación en el derecho de paso inocente

La ordenación de la travesía de los buques extranjeros en paso inocente integra tanto el derecho del mar como las normas internas del Estado ribereño de rango legislativo y administrativo. En la in-

470 Como se explicó en el capítulo sobre los buques, la condición y la universalidad jurídica que detenta este bien implica la comparecencia de múltiples sujetos, que para cada caso, son tenidos también como particulares en relación con la administración pública.

tegración de estos dos ámbitos jurídicos surgen instrumentos de ordenación especiales que permiten el desarrollo de la intervención de la administración del Estado ribereño en la travesía del buque. Estos instrumentos son actos administrativos que pueden tener contenido general o particular, a través de los cuales se regulan las relaciones marítimas.

Lo anterior dado que de los principales avances significativos que existen en el reconocimiento jurídico de las relaciones marítimas y de las intervenciones de las administraciones en cada una de las materias, es que surgen dos ámbitos de regulación: el de la seguridad marítima (conocido como *safety*), y el de la protección y defensa (conocido como *security*).

La seguridad marítima comprende la satisfacción de las necesidades y el mantenimiento de las condiciones para que el buque, los sujetos relacionados con el mismo y su personal operativo-logístico realicen la navegación en cumplimiento de las reglas pero además, que implementen prácticas que propendan por lograr prevenir eventuales daños tanto a bienes individuales como a bienes colectivos⁴⁷¹.

La protección y defensa comprenden las medidas para que, tanto el Estado ribereño –representado en la administración marítima–, como los sujetos relacionados con el buque⁴⁷², reconozcan e integren acciones para prevenir y responder, dentro del orden jurídico nacional e internacional, a las principales amenazas que en el dominio marítimo afectan la paz y la seguridad. Por tanto, comprende en su mayor parte una regulación de índole restrictivo de libertades y de orden punitivo sobre actividades más o menos generalizadas promovidas y realizadas por actores perturbadores del orden des-

471 Sobre la evolución que se presenta en este concepto de seguridad marítima (*safety*) puede consultarse JAIME RODRIGO DE LARRUCEA. "Hacia una teoría general de la seguridad marítima". Discurso ingreso Dr. JAIME RODRIGO DE LARRUCEA, Real Academia de Doctores y respuesta, Barcelona, Colegio Real de la Academia de Doctores, 2015, disponible en [<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/26271/DISCURSO.pdf?sequence=1&isAllowed=y>]; así mismo, id. *Seguridad marítima: Teoría general del riesgo*, Barcelona, Marge Books, 2015.

472 En situaciones básicas, la doctrina reconoce como sujetos relacionados con el buque al armador, naviero y capitán. Cfr. JUAN LUIS PULIDO BEGINES. *Curso de derecho de la navegación marítima*, Madrid, Tecnos, 2015.

de los océanos hacia los distintos territorios de los Estados⁴⁷³. Por ejemplo, en el informe del Secretario General de Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar de 2008, se presenta un resumen de las amenazas que de modo común se pueden todavía presentar: 1. Piratería; 2. Actos terroristas; 3. Tráfico de armas y armas de destrucción masiva; 4. Tráfico ilícito de narcóticos; 5. Engaño y tráfico de personas por mar; 6. Pesca ilegal no declarada y no reglamentada; 7. Daños intencionales e ilegales al medio marino⁴⁷⁴; y en forma creciente, las ciberamenazas.

Además, existen múltiples maneras para que en la administración marítima las autoridades habilitadas ejerzan sus potestades de forma general, en especial, en lo que corresponde con la expedición de actos administrativos de carácter general, como son la promulgación de órdenes, directivas, circulares y reglamentos en cumplimiento de la Constitución y de las leyes.

En Colombia, para los actos administrativos de carácter y contenido general, la Constitución Política determina que tanto la creación como la expedición de tales normativas no puede desconocer los principios de división de poderes, la especificidad de las materias, los parámetros que mantienen el principio de legalidad y la armonía normativa; también el ámbito de las competencias que tienen cada uno de los órganos de los poderes públicos⁴⁷⁵, excluyendo de la reglamentación aquellos asuntos que, por ser de competencia

473 Sobre la evolución presentada en este concepto de protección y defensa (*security*) puede consultarse CHRISTIAN BUEGER. "What is maritime security?", en *Marine Policy*, vol. 53, March 2015, pp. 159 a 164, disponible en [https://www.researchgate.net/publication/270107474_What_is_maritime_security].

474 ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. "Los océanos y el derecho del mar", 63.º período de sesiones, Informe del Secretario General, Documento A/63/63, de 10 de marzo de 2008, New York, disponible en [<https://www.refworld.org/cgi-bin/texis/vtx/rwmain/opendocpdf.pdf?reldoc=y&docid=48da25302>].

475 Constitución Política de Colombia, *Gaceta Constitucional*, n.º 116, de 20 de julio de 1991, disponible en [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html], artículos 113, 115, 136 numeral 1, 150 y 158. Lo anterior también se encuentra recogido en la doctrina reiterada de la Corte Constitucional colombiana. Ver por ejemplo, Sentencia C-953 de 14 de noviembre de 2007, M. P.: MANUEL JOSÉ CEPEDA ESPINOSA, disponible en [<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2007/C-953-07.htm>]; Sentencia C-135 de 17 de marzo de 2016, M. P.: LUIS ERNESTO VARGAS SILVA, disponible en [<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2016/c-135-16.htm>].

legislativa reservada, deben ser regulados por la ley, o que por pertenecer a una regulación técnica de una disciplina más especializada deban ser remitidos al conocimiento de un órgano, que incluso es posible se encuentre fuera de la administración pública del Estado, pero que tenga el deber de atender y satisfacer las necesidades de orden legal tratadas en cada uno de los asuntos⁴⁷⁶.

También dentro de la normativización del derecho colombiano está presente la distinción entre regulación y reglamentación de una situación jurídica⁴⁷⁷. Para el derecho colombiano, la regulación viene a ser la creación y el reconocimiento originario en la normativa de situaciones jurídicas, de parte de quienes las expiden en uso de las facultades constitucionales, tanto en el ámbito legislativo como en el ámbito ejecutivo. En cambio, la reglamentación parte del reconocimiento de una regulación previa por la ley, que no puede llegar a

476 Es el caso de organizaciones que tradicionalmente elaboran formularios que son adoptados de manera homogénea por grupos de empresarios en sus negocios y organizaciones internacionales en sus recomendaciones como, por ejemplo, la Asociación de Armadores del Mar Báltico –BIMCO–; se trata de la asociación de navieros más importantes del mundo: pólizas, conocimientos de embarque, contratos de fletamento y todo lo que conforma el denominado “derecho de los formularios”, cfr. PULIDO BEGINES. *Curso de derecho de la navegación marítima*, cit., p. 214.

477 Sobre la diferencia entre regulación y reglamentación, se toma como base la explicación que ofrece el Consejo de Estado, cuando a través de una consulta que el Gobierno nacional hace sobre cómo la jurisprudencia en Colombia diferencia ambos ámbitos, responde que la regulación puede ser tomada de forma general y amplia como “todo aquello que puede catalogarse como normatividad”, pero también puede referirse a la función reguladora que hace el Estado cuando interviene en cualquier género de actividades económicas mediante actos administrativos de contenido general o particular, no necesariamente emanados del Congreso de la República, sino por cualquier otra autoridad (las actividades marítimas entran dentro de este género de actividades económicas). En cambio, la reglamentación comprende “un conjunto de disposiciones jurídicas de carácter general y abstracto para la debida ejecución de la ley, a través de las cuales se desarrollan las reglas y principios en ella fijados. Su propósito es señalar aquellos detalles y pormenores necesarios que permiten la debida aplicación de la ley, sin que en ningún caso puedan modificarla, ampliarla o restringirla en cuanto a su contenido material o alcance”. CONSEJO DE ESTADO, SALA DE CONSULTA Y SERVICIO CIVIL. Concepto n.º 2291 de 14 de septiembre de 2016, radicación interna, 11001-03-06-000-2016-00066-00, 2291, C. P.: EDGAR GONZÁLEZ LÓPEZ, disponible en [http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=jurcol&document=jurcol_e2b5bc0e3031406682d2707e9fce4f4d]. Lo anterior es brevemente explicado en JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA. *Compendio de derecho administrativo*, Bogotá, Externado, 2017, pp. 552 a 555.

modificarse a través de la reglamentación, sino que la desarrolla hacia situaciones más específicas, desde las competencias que, ejercidas de manera estricta, permiten a la autoridad administrativa expedir normas para hacer cumplir los asuntos comprendidos en la regulación. La reglamentación es, en palabras del Consejo de Estado, “un acto complementario” que “facilita la inteligencia y entendimiento de la ley por parte de la administración y los ciudadanos”, y no es procedente el ejercicio de las facultades reglamentarias cuando “la ley establece disposiciones precisas y claras que no demandan una regulación adicional para que sea posible su ejecución”. También pueden tener naturaleza de reglamento aquellos actos generales y abstractos que contengan ordenes, prohibiciones y sanciones⁴⁷⁸. La Constitución Política de Colombia señala que el Presidente de la República tiene potestad reglamentaria respecto de los actos que permitan el ejercicio de sus funciones constitucionales, que comprenden todos los asuntos que sean necesarios para hacer cumplir las leyes⁴⁷⁹.

Pero también la tienen aquellos otros órganos públicos a los que las leyes les atribuyen tales facultades, bien sea por la índole de sus funciones o competencias, o bien porque la misma Constitución o la ley se las concede de manera expresa⁴⁸⁰. En los asuntos marítimos es necesario considerar que, desde la Constitución Política en Colombia, se les determina a los órganos del Estado cumplir con sus fines esenciales, definidos en el artículo 2.⁹⁴⁸¹, dentro de los que se en-

478 La Corte Constitucional colombiana en Sentencia C-734 de 26 de agosto de 2003, M. P.: Álvaro Tafur Galvis, disponible en [<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2003/C-734-03.htm>], afirma: “un elemento esencial para que se pueda ejercer la facultad reglamentaria es la de la preexistencia de un contenido material legislativo que sirva de base para el ejercicio de dicha potestad”; por parte del Consejo de Estado respecto de las sanciones de índole reglamentaria, puede consultarse: CONSEJO DE ESTADO, SALA PLENA CONTENCIOSA ADMINISTRATIVA. Sentencia 5880, de 13 de abril de 2000, C. P.: JUAN ALBERTO POLO FIGUEROA.

479 Numeral 11, artículo 189 Superior, cit.

480 Así puede observarse en la Constitución Política de Colombia, cit., artículos 300, 305, 313 y 315, que establecen esas facultades para asambleas departamentales, gobernadores, concejos municipales y alcaldes. Pero también la facultad normativa reglamentaria puede estar en cabeza de otras autoridades de administración de origen legal, denominada potestad reglamentaria, “derivada o de segundo grado, residual, subordinada”, que regula aspectos técnicos u operativos.

481 “Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados

cuenta mantener la integridad territorial. En esa medida también se entiende que respecto de los asuntos marítimos, ante el derecho de paso inocente de buques extranjeros, demande que las autoridades especializadas actúen con el fin de mantener la integridad territorial, la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo en los asuntos marítimos.

Un ejemplo de facultades reglamentarias concedidas por la ley a una entidad de orden ejecutivo se puede observar cuando la Dirección General Marítima –DIMAR– expide la Resolución 520 de 10 de diciembre de 1999⁴⁸² desde la cual se adoptan procedimientos para el control y la vigilancia de naves y artefactos navales en aguas marítimas y fluviales. Tal resolución se expide con base en las facultades que el Decreto 2324 de 18 de septiembre de 1984⁴⁸³ le otorga al Director General Marítimo.

II. Identificación de los escenarios de regulación en el derecho de paso inocente

El presente estudio se ha propuesto llegar a una regulación base en el ordenamiento jurídico colombiano del derecho de paso inocente de buques extranjeros en aguas territoriales colombianas, para elaborarlo, fue necesario identificar la existencia tanto de asuntos objeto de regulación como aquellos objeto de reglamentación en el derecho de paso inocente. Para este propósito se apropió la siguiente metodología: Un análisis de contenidos sobre las regulaciones que podrían tener incidencia marítima en el derecho colombiano en materia de seguridad marítima, así como en protección y defensa. Esto permitió que estas regulaciones se contrastaran con el principio constitucional colombiano en el sentido que es al Gobierno na-

en la Constitución [...] defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo”, artículo 3.º de la Constitución Política, cit.

482 *Diario Oficial*, n.º 43.841, de 3 de enero de 2000, disponible en [https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/normatividad/Resolución%20520%20de%201999%20-%20Completa%20%28Comprimida%29%2010_18.pdf].

483 *Diario Oficial*, n.º 36.780 de 1.º de noviembre de 1984, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1436346>].

cional a quien le compete dirigir las relaciones internacionales⁴⁸⁴, en especial, en aquellos asuntos de índole limítrofe con otros Estados. Si tomamos en consideración que por este mismo principio constitucional es al Ejecutivo a quien le corresponde tomar medidas respecto al uso del medio marino en ejercicio de los derechos de soberanía territorial, porque ante el derecho internacional, el uso del medio marino incluye en particular el ejercicio de algunas libertades de navegación en el mismo medio, libertades que por supuesto, son objeto de la dirección de las relaciones internacionales en sus múltiples formas. Lo anterior mostró cómo la Constitución colombiana, al especializar el órgano presidencial tanto para la regulación como para la reglamentación de algunas materias marítimas, ha concebido que sea este órgano quien pueda expedir una regulación y reglamentación sin comprometer las competencias legislativas del Congreso de la República.

El anterior principio constitucional, en concreto ante el derecho de paso inocente, se tuvo en cuenta para contrastar: 1. El alcance de las competencias legales –material y formal– de las autoridades que entran en relación frente al instituto del derecho de paso inocente; 2. La identificación de asuntos que han sido regulados por los órganos competentes de otros Estados en materia del derecho de paso inocente, para lo cual se examinaron la totalidad de regulaciones vigentes a la fecha; y 3. La identificación del rango de especialidad de los asuntos que han sido reglamentados por las autoridades administrativas en Colombia con incidencia en las actividades marítimas de buques extranjeros que arriban a las aguas territoriales.

También se ha observado que Colombia como Estado ribereño aplica de manera adaptativa el derecho internacional en materia del derecho de paso inocente, pero en la actualidad carece de una regulación y reglamentación específica y estructurada para las necesidades que demanda la organización del Estado, además del ejercicio de la soberanía en asuntos marítimos. El derecho de paso inocente de buques extranjeros por las aguas territoriales implica revisar las condiciones desde las cuales los buques cumplen con los controles preventivos de buen estado y navegabilidad, y en esa medida, la

484 Numeral 2, artículo 189, Constitución Política de Colombia, cit.

regulación y reglamentación que pueda adelantar el Estado colombiano será a partir de las actividades de control que este haga como Estado ribereño y también como rector de puerto.

Lo anterior también se ha analizado desde el planteamiento doctrinal sobre el derecho de paso inocente que ha sido desarrollado en los anteriores capítulos, que permite identificar los siguientes aspectos que requieren regulación y reglamentación, según los escenarios que a continuación estudiamos.

A. Escenario de conjugación simultánea de regulación y escenarios de reglamentación

Esta conjugación surge porque las disciplinas jurídicas que califican las condiciones de ejercicio de este derecho en las actividades marítimas comprenden los niveles de tecnificación precisos de las buenas prácticas, así como a las políticas de los Estados en materia de defensa, protección y seguridad.

Desde la metodología referida se identificaron los siguientes asuntos de conjugación simultánea: 1. Derecho de persecución; 2. Orden de persecución; 3. Atribuciones y funciones del cuerpo de guardacostas; 4. Ingreso y salida al sistema portuario; 5. Acceso y uso de radas; 6. Ejercicios militares con armas; y 7. Escalas del buque extranjero.

B. Escenarios de regulación

Para los escenarios de regulación, se determinan las normas generales que adoptan principios y reglas aplicables de manera específica dentro de un sistema jurídico, que emplean expresiones lingüísticas validadas a través de criterios de corrección endógena, que son además un instrumento útil para quien tiene las responsabilidades de obrar en consecuencia con las necesidades reguladas y en cualquiera que pueda llegar a ser su rol, sea autoridad marítima, capitán de buque o juez.

Si aplicamos la metodología referida antes, a partir de la revisión desarrollada en los anteriores capítulos, se identificaron los campos de regulación que pasamos a detallar.

1. *Derechos y deberes del Gobierno nacional en su rol de Estado ribereño y los respectivos órganos con facultades y responsabilidades:* a. Dar recibo de la notificación; b. Responder en la mayor brevedad posible sobre la solicitud de paso; c. Definir las condiciones desde las cuales se verifica la existencia de reciprocidad aplicables al paso inocente respecto de las políticas de navegación marítima entre los distintos Estados de abanderamiento; d. Incluir en las políticas públicas nacionales en materia de seguridad nacional, protección y seguridad marítima la optimización de los recursos administrativos y logísticos de los órganos del Estado; e. Crear condiciones para que exista seguridad en la navegación a través de la reglamentación de las condiciones en las que se debe desarrollar el tráfico marítimo; f. Establecer controles para el ingreso de buques extranjeros y ayudas a la navegación marítima; g. Proteger cables, tuberías, señales de ayudas; h. Imponer regímenes estrictos que permitan la conservación de los recursos vivos del mar y la protección del medio ambiente marino al regular cualesquiera actividades que les puedan afectar; i. Establecer limitaciones y controles a la investigación científica marina y los levantamientos hidrográficos, en atención a sus intereses soberanos; j. Establecer controles y prohibiciones en materia de aduanas, impuestos, migración y sanidad; k. Imponer regímenes para el desarrollo de operaciones de salvamentos de vidas y de buques; l. Regular sobre la utilización de las aguas interiores, aguas archipelágicas, mar territorial, zona contigua e integral; y m. Crear las condiciones para que los cambios de abanderamiento correspondan con los tiempos que emplean otros Estados y que se reporten en forma oportuna para la consulta abierta de los Estados rectores de puerto.

2. *Derechos y deberes del buque extranjero en paso inocente:* a. Hacer la notificación de su paso por aguas territoriales; b. Solicitar la autorización de su paso por aguas territoriales si corresponde a un buque de Estado; c. Acceder libremente a las aguas territoriales sin detrimento de las condiciones de seguridad de la navegación, la paz y el buen orden del Estado ribereño; y d. Someterse al régimen legal y reglamentario de la navegación en el territorio desde el cual se haga a la mar.

3. *Derechos y deberes de los operadores de puertos con respecto a los buques extranjeros en paso inocente:* a. Celebrar contratos con el buque que detente la condición de paso inocente; b. Cobrar, hacer asegurar y recibir los valores que por sus servicios le corresponda pagar al buque en paso inocente; y c. Efectuar reclamos, interponer recursos administrativos y acciones contenciosas contra la autoridad marítima en los asuntos relacionados con el paso del buque extranjero.

C. Escenarios de reglamentación

A diferencia de la regulación, en donde se determinan normas específicas que facilitan instrumentalmente el cumplimiento de aquellas generales del derecho de paso inocente, al delimitar los campos de acción que tienen las actividades de rango operativo y las competencias de la administración marítima de un Estado, en la reglamentación se conjuga la normatividad técnica elaborada para situaciones específicas y según las competencias legales que tenga quien elabora y expide la reglamentación, la clasificación de la navegación y las buenas prácticas de la marinería regularmente observadas. La normativa reglamentaria se expide y desarrolla con el propósito de que el Estado pueda ejercer un control efectivo sobre los buques y artefactos navales extranjeros que atraviesen las aguas o accedan a los puertos. Las reglamentaciones cambian en función de las necesidades de tráfico no solo comercial, sino también con los cambios que se producen por la mayor o menor incidencia de los intereses océano-políticos del Estado en materia de protección, defensa y también por las posibles condiciones bélicas en que se pueda encontrar este. A continuación, se enumeran algunos de los escenarios de la reglamentación, enunciando ciertas situaciones particulares a considerar en cada uno de ellos.

1. *Conceptos específicos y aplicables al derecho de paso inocente de buques extranjeros para ser definidos según las necesidades que existan en las reglamentaciones:* a. Aguas archipelágicas; b. Buques extranjeros; c. Zona contigua integral; ch. Vías marítimas; e. Protección marítima; d. Seguridad marítima; e. Seguridad nacional; f. Contaminación del medio marino; g. Contaminante; h. Escala del buque; i. Paso no inocente; j. Libre tránsito del buque; k. Rada; l. Residuo peligroso;

m. Siniestro; n. Paso prohibido; ñ. Patrimonio cultural subacuático; o. Patrimonio cultural sumergido; p. Investigación científica marina; q. Territorio marino; r. Territorio costero; s. Riesgo a la defensa y protección de la soberanía; t. Riesgo a la seguridad marítima; u. Inspección al buque extranjero; v. Interrupción de la travesía de buque extranjero; w. Competencias exclusivas; x. Principio de reciprocidad; y. Acceso a puerto; z. Seguridad integral; aa. Detención del buque por la autoridad marítima; bb. Convoy de naves; y cc. Calificación de incidente normal.

2. *Operaciones de control, detención, registro y persecución de naves y demás formas de interdicción marítima operadas por el Cuerpo de Guardacostas a los buques extranjeros según el tipo de buques:* a. Pesqueros; b. Remolcadores; c. Propulsión con motores; d. Propulsión nuclear; e. Propulsión turbinas; f. Propulsión mixta; g. Buques de pasajeros; h. Mercantes sólida; i. Mercantes líquida; j. Mercantes portacontenedores; k. Buques de Estado militares; y l. Buques de Estado no militares.

3. *Trámite de notificación y autorización de travesía de buque extranjero en el paso para buques de Estado.*

4. *Determinación de vías marítimas para buques extranjeros en paso inocente según:* a. Aguas archipelágicas; b. Aguas interiores de territorios continentales; c. Respecto al uso de radas; y d. Respecto al uso de puertos.

III. Cuerpo normativo para la regulación del derecho de paso inocente de buques extranjeros por mar territorial

La normativización del derecho de paso inocente de buques extranjeros hasta el momento solo aparece enunciada en el artículo 2.º de la Ley 10 de 4 de agosto de 1978⁴⁸⁵, que remite de forma llana a las normas del derecho internacional. Sin embargo, como se observó

485 *Diario Oficial*, n.º 35.077, de 18 de agosto de 1978, disponible en [<http://www.suin-juricol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1566544>].

en el desarrollo de los anteriores capítulos del presente estudio, es necesaria una adopción específica dentro del derecho interno para cada Estado, que desarrolle al menos las condiciones de ejercicio del derecho de paso, esto debido a las múltiples situaciones que se pueden presentar por la travesía de estos buques. Hoy en Colombia se encuentra en preparación la expedición de un código marítimo⁴⁸⁶ donde podría caber la regulación base del derecho de paso inocente, sin embargo, se observa que este proyecto propone una normativa que presenta los aspectos más genéricos de una posible normatividad, sin hacer referencia a las situaciones referidas antes⁴⁸⁷.

Aunque la normativa que se propone en este estudio podría llegar a incluirse en ese proyecto de código marítimo, también podría en forma específica hacerse a través de una ley de la República que faculte al Presidente para expedir un decreto con fuerza de ley, en donde se regule de manera específica el derecho de paso inocente de buques extranjeros a través del mar territorial colombiano⁴⁸⁸. A partir del análisis de las funciones del Presidente de la República y para cualquiera de las alternativas mencionadas, se propone expedir la siguiente normativa, luego de aplicar la metodología explicada en el trascurso de este capítulo.

486 Ver los antecedentes en el portal de la DIMAR, disponible en [<https://www.dimar.mil.co/anteproyecto-codigo-maritimo-colombiano>], y cfr., DIMAR. Anteproyecto de ley “Por medio del cual se expide el Código Marítimo Colombiano y se dictan otras disposiciones”, Versión 5.0, 25 de noviembre de 2019, disponible en [https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/32.%20Anteproyecto%20de%20Código%20Mar%C3%ADtimo%20-%20Versión%205.0%20del%2025%20de%20Noviembre%20de%202019_0.pdf].

487 Respecto a las normatividades expedidas por los Estados para la regulación de este derecho y las prácticas que ellos implementan, se presenta cómo tales corresponden más a sus propios intereses y necesidades, más allá de lo que en instrumentos internacionales como la Convemar hubiera podido alcanzar, así lo anota WILLIAM K. AGYEBENG. “Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea”, en *Cornell International Law Journal*, vol. 39, n.º 2, 2006, pp. 371 a 399, disponible en [<https://scholarship.law.cornell.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1672&context=cilj>].

488 Se trata de los decretos con base en una ley expedida por el Congreso que faculta al Presidente de la República, en los términos del numeral 10 artículo 150 de la Constitución colombiana, para: “revestir, hasta por seis meses, al Presidente de la República de precisas facultades extraordinarias, para expedir normas con fuerza de ley cuando la necesidad lo aconseje. Tales facultades deberán ser solicitadas expresamente por el Gobierno y su aprobación requerirá la mayoría absoluta de los miembros de una y otra cámara”.

Propuesta para la regulación del derecho de paso inocente...

NORMATIVA QUE COMPONE EL PROYECTO DE DECRETO MEDIANTE EL CUAL EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, EN USO DE LAS FACULTADES CONCEDIDAS POR EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA, REGULA LAS CONDICIONES DE EJERCICIO DEL DERECHO DE PASO INOCENTE DE BUQUES EXTRANJEROS POR EL MAR TERRITORIAL

CAPÍTULO I DISPOSICIONES PRELIMINARES

A. Interpretación de las normas

Artículo 1.º *Objeto del presente decreto.* El objeto de las normas contenidas en la presente regulación comprende, por una parte, establecer los derechos y deberes tanto del Estado colombiano en su condición de Estado ribereño como de los buques extranjeros que ingresan a sus aguas, en donde se ejerce la soberanía colombiana, y precisando los ámbitos del ejercicio de las competencias de las autoridades marítimas colombianas. Por otra parte, establecer las condiciones de ejercicio de los derechos y deberes de los buques extranjeros que ingresan a dichas aguas en paso inocente, sin detrimento de la soberanía nacional, los derechos soberanos calificados ni los compromisos internacionales del Estado colombiano en materias marítimas, ambientales y portuarias.

Artículo 2.º *Definiciones.* Para los efectos de interpretación de las normas objeto de la presente ley, se entenderá por:

1. *Autoridades marítimas:* Son los órganos que, por sus funciones constitucionales y legales, detentan la condición de servidores públicos del Estado y pertenecen a la estructura jerárquica del sector de defensa de la rama Ejecutiva del poder público. Sus funciones se especializan en la regulación y reglamentación de los espacios marinos, costeros y fluviales limítrofes, las actividades marítimas que afecten a estos territorios y la imposición de controles, medidas y sanciones dentro del ámbito de sus competencias legales.
2. *Aeronave militar:* Vehículo con capacidad de desplazarse en el aire que pertenece al patrimonio fiscal de un Estado y lleva los distintivos militares de su país.
3. *Acuerdo internacional:* Es la manera genérica con la que se identifica a cualquier instrumento internacional de orden bilateral o multilateral que tiene ratificación expresa por la ley colombiana y provisto de vigencia para las materias reguladas en el objeto del presente decreto.
4. *Aguas interiores:* Espacio marino o fluvio-marino que existe dentro del límite interior del mar territorial, a partir de la demarcación de las líneas de base que el Estado haya definido para el ejercicio de su soberanía en los mares.

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

5. *Buque o navío*: Toda construcción principal o independiente, idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión.

6. *Buque extranjero*: Navío abanderado ante un Estado distinto al colombiano o en trámite de este elemento integrador

7. *Buque de Estado extranjero utilizado con fines comerciales*: Navío cuya propiedad u operación pertenece al patrimonio fiscal de un Estado distinto al colombiano y cuya navegación y actividad está destinada principalmente al transporte de cualquier género de mercancías, pasajeros o al suministro de otros servicios marítimos onerosos.

8. *Buque de Estado utilizado con fines no comerciales*: Navío cuya propiedad pertenece al patrimonio público o fiscal de un Estado distinto al colombiano, cuya navegación está destinada al cumplimiento de misiones estrictamente oficiales.

9. *Buque de guerra extranjero*: Navío de Estado extranjero que pertenece a las fuerzas militares de su país con signos distintivos militares de buque de guerra, se encuentra al mando de un oficial de la marina de guerra registrado en el escalafón de oficiales sometidos a la disciplina militar.

10. *Buque escuela extranjero*: Es el buque de Estado extranjero que pertenece a la armada de su país y navega de manera exclusiva para desempeñar labores de instrucción de estudiantes y guardiamarinas adscritos a una institución de formación especializada en asuntos marítimos y de defensa.

11. *Escala*: Es la situación en la que se encuentra un buque público extranjero detenido o fondeado en mar territorial o aguas interiores, o en un sistema portuario.

12. *Mar territorial*: Es una zona adyacente a las costas que proyecta la soberanía colombiana en el mar, fuera del territorio y de las aguas interiores, comprendiendo espacio aéreo, lecho y subsuelo submarino. Se mide desde la línea de baja marea o líneas de base recta hasta doce (12) millas marinas mar adentro.

13. *Buque en paso*: Corresponde a la navegación del buque extranjero por el mar territorial y la zona contigua e integral y para el cual la autoridad marítima todavía no ha verificado su condición de inofensivo o inocente.

14. *Buque en paso inocente*: Corresponde a la navegación del buque extranjero que, apto para transportar personas o cosas y con capacidad de navegación por el mar territorial y la zona contigua e integral, tiene algún incidente normal o de fuerza mayor en la navegación y necesita atravesar

Propuesta para la regulación del derecho de paso inocente...

por tales espacios, careciendo de posibilidad de ocasionar perjuicios al medio ambiente marino, seguridad o al orden del Estado ribereño; además que, sin llegar a penetrar en las aguas interiores, continúa su rumbo hacia altamar. Solo por fuerza mayor puede llegar a ingresar a las aguas interiores de manera temporal, ocasional e ininterrumpida.

15. *Puerto*: Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso, instalaciones y servicios para la navegación, haciendo uso de un área del litoral marino o de la ribera de un río, para que, en condiciones favorables a los buques, sea posible realizar operaciones de embarque, desembarque, cargue y descargue, intercambio de mercancía entre el transporte terrestre, marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles y embarcaderos.

16. *Rada*: Zona determinada del espacio marino, situada fuera del puerto y controlada por este, en la que los buques pueden fondear.

17. *Reglamento*: Acto administrativo de carácter general en ejercicio de la potestad ejecutiva que una autoridad con competencias prepara y expide, permitiendo que en el desarrollo de las actividades marítimas se optimice el cumplimiento de deberes tanto de servidores públicos como de las personas que desempeñan alguna actividad, profesión u oficio relacionado con dichas actividades.

18. *Soberanía de la nación*: Corresponde al imperio del derecho colombiano sobre las actividades y personas que afecta a las áreas terrestres, costeras, fluvio-marinas y marinas, conforme con el derecho interno y el derecho internacional.

19. *Principio de reciprocidad*: Comprende la igualdad y dignidad de trato en la formulación y aplicación de las regulaciones propias de cada Estado, según correspondan recíprocamente con las que existan y practiquen otros Estados.

20. *Zona contigua*: Área marítima subsiguiente al mar territorial que entrando en altamar, aumenta doce (12) millas náuticas más, sumadas a las previas doce (12) millas del mar territorial, para un total de veinticuatro (24) millas náuticas de área de ejercicio de la soberanía territorial.

21. *Zona contigua integral*: Corresponde a una zona contigua especial en donde los límites exteriores de las zonas contiguas de territorios insulares colombianos se ajustan o amplían con el objetivo de evitar la existencia de figuras y contornos irregulares que dificulten la aplicación práctica de la administración de la seguridad, defensa y el manejo ambiental de tales territorios. La zona integral es definida mediante decreto presidencial,

a partir de facultades concedidas al Presidente de la República por la Constitución y la ley, incluyendo los preceptos de los decretos 1946 de 2013, 1119 de 2014, 1067 de 2015 y las normas que en adelante se establezcan para preservar y proteger los derechos que le corresponden a Colombia en aquellos espacios marítimos.

B. Sobre el derecho de paso inocente

Artículo 3.º *El derecho de paso inocente.* Los buques de todos los Estados gozan del derecho del paso inocente a través de las aguas territoriales colombianas. Sin embargo, ningún buque de guerra extranjero ingresará en el mar territorial de la República de Colombia sin el consentimiento previo del Gobierno nacional.

Parágrafo 1. Si el viaje del buque se realiza en convoy o en una unidad de guerra independiente, para que pueda considerarse inocente el paso, deberá hacerse de manera continua e ininterrumpida y comunicará su ingreso al Estado colombiano.

Parágrafo 2. Ninguna aeronave militar extranjera ingresará o atravesará el espacio aéreo del territorio de la República de Colombia, salvo que, de conformidad con el derecho internacional y con las disposiciones reglamentarias en vigencia de la República de Colombia, antes exista por parte del Gobierno nacional un consentimiento expreso.

Parágrafo 3. El paso será rápido e ininterrumpido. La detención o el fondeo estarán permitidos solo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o se realicen para prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro. En esos casos, el capitán del buque informará sin demora a la autoridad marítima de las circunstancias que sobrevienen en la navegación. Pero, una vez que hayan desaparecido las circunstancias que impusieron la necesidad de la detención o el fondeo, el buque extranjero se hará de inmediato de nuevo a la mar, después de haber informado al respecto a las autoridades colombianas. La duración del tiempo límite para la detención y fondeo de los buques se establecerá en los términos y el cumplimiento de las condiciones que reglamentariamente el Gobierno nacional determine.

Parágrafo 4. El Gobierno Nacional regulará el paso de buques extranjeros en determinadas áreas que, por razones de seguridad, requieran la restricción o suspensión de dicho paso.

Propuesta para la regulación del derecho de paso inocente...

C. Sobre el ejercicio del derecho de paso inocente

Artículo 4.º *Prohibiciones*. El paso de un buque o aeronave se considerará perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad de Colombia si se realiza sin la autorización previa de la autoridad competente, o cuando se presenten alguna de las siguientes situaciones:

1. Cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política de la República de Colombia, o que de cualquier otra forma viole los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas.
2. Cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de la defensa o la seguridad nacional.
3. Cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase.
4. Cualquier acto de propaganda destinado a atentar contra la defensa o la seguridad de la República de Colombia.
5. El lanzamiento desde el buque, el aterrizaje en su cubierta o la subida o bordo de aparatos de vuelo de cualquier tipo.
6. El lanzamiento, aterrizaje o subida a bordo de cualquier dispositivo militar, buzos submarinos, otros vehículos submarinos o cualesquiera otras instalaciones que permitan llevar a cabo investigaciones submarinas.
7. La navegación submarina.
8. El embarco o desembarco de cualquier producto, divisa o persona, en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios de la República de Colombia.
9. Cualquier acto de contaminación al medio marino especialmente calificado según la reglamentación que para estos efectos expida o se encuentre prevista por el Gobierno nacional.
10. El desarrollo de cualquier forma de actividad de pesca.
11. La realización de actividades de campo para la exploración científica, arqueológica o levantamientos hidrográficos.
12. Toda actividad realizada en contravención de las normas internacionales en materia de comunicaciones y que implique cualquier acción de interceptación a sistemas de información, controles remotos, infraestructura crítica marítima, servicios o instalaciones de la República de Colombia.

13. Actos de propaganda ideológica que afecte la defensa o la seguridad nacional.

14. Cualquier uso del ciberespacio para cometer actos que pretendan intimidar, coaccionar y causar daños con fines fundamentalmente político-religiosos, financiación, guerra psicológica, reclutamiento, comunicación, adoctrinamiento y propaganda en detrimento de la seguridad del Estado colombiano.

15. Cualquier otra actividad que no se relacione de manera directa con el paso o que se realice en contravención de las condiciones establecidas en la presente ley.

Artículo 5.º *Condiciones*. Al ejercer el derecho de paso inocente, el buque deberá observar:

1. Las normas, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptadas para la seguridad en el mar, que surtan efectos en el mar territorial o en cualquier parte de él.

2. Los reglamentos que para efectos del ejercicio de este derecho el Gobierno expida, y cualquier otra disposición legal o acto administrativo que surta efectos en el mar territorial, zona contigua, zona contigua integral y zona económica exclusiva de la República de Colombia.

D. Suspensión del paso

Artículo 6.º *Naturaleza*. Es un acto discrecional del Gobierno nacional restringir y suspender el paso inocente mediante actos administrativos de carácter general expedidos con el fin de proteger y defender la seguridad nacional, la convivencia pacífica y el medio ambiente. La suspensión del paso se reglamentará mediante la delimitación de las áreas del mar territorial, zona contigua y zona contigua integral, de manera temporal.

Artículo 7.º *Paso prohibido*. El Gobierno nacional no autorizará el paso por el mar territorial y las aguas interiores a los buques extranjeros que naveguen con integrantes de grupos, movimientos separatistas o insurgentes provenientes de otros Estados. Tampoco autorizará el paso a aquellos buques sobre los que los servicios de inteligencia del Gobierno nacional reporten sospechas que su travesía se realiza con propósitos terroristas o para actividades relacionadas con el narcotráfico.

E. Normativa complementaria

Artículo 8.º *Reglamentación*. La Dirección General Marítima –DIMAR– es el órgano del Gobierno nacional que expedirá la normatividad reglamentaria y que permita definir las condiciones que deben tenerse presentes en las situaciones señaladas en la presente ley, para declarar no inocente un paso, interrumpirlo o prohibirlo. También será la reglamentación la que faculte a las demás autoridades marítimas para darle cumplimiento a la presente ley.

F. Responsabilidad del Estado del pabellón en caso de daño o pérdida

Artículo 9.º *Responsabilidad internacional*. El Gobierno nacional exigirá la responsabilidad internacional del Estado del pabellón por cualquier pérdida o daño que sufra la Nación como resultado del incumplimiento de las leyes y reglamentos nacionales relativos al paso por el mar territorial o de las disposiciones relativas a esta ley y otras disposiciones aplicables de derecho internacional, por un buque de guerra u otra embarcación de Estado destinada a fines no comerciales, o por personas que sean miembros de la tripulación de dichos buques y cuando el buque en cuestión haya estado en los puertos, las aguas interiores y el mar territorial de Colombia.

CAPÍTULO II

DERECHOS DEL ESTADO COLOMBIANO Y DEBERES DEL GOBIERNO NACIONAL EN SU ROL DE ESTADO RIBEREÑO, FACULTADES Y RESPONSABILIDADES DE SUS RESPECTIVOS ÓRGANOS EN MATERIA DEL PASO DE BUQUES EXTRANJEROS POR MAR TERRITORIAL

Artículo 10.º En el contenido de los reglamentos que la Dirección General Marítima –DIMAR– expida para precisar las condiciones de ejercicio del derecho de paso inocente de buques extranjeros en aguas jurisdiccionales no podrán dejar de considerar las siguientes situaciones:

1. La seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo, con la designación o el establecimiento de vías marítimas, condiciones de utilización de los puertos, radas y zonas de fondeo, así como los dispositivos de separación del tráfico.
2. Las condiciones de ingreso de los buques extranjeros, en especial en atención a sus características físicas, derroteros y eventuales averías que presenten.
3. La protección a las ayudas a la navegación y de otros servicios e instalaciones.
4. La protección de los cables y tuberías.

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

5. La conservación de los recursos vivos del mar.
6. La prevención de las violaciones de las leyes o reglamentos relativos a la pesca.
7. Las condiciones para el otorgamiento de permisos de pesca por personas extranjeras y por medio de buques extranjeros.
8. La protección del medio ambiente marino, la prevención y reducción contra la contaminación originada por la utilización del mar o por el vertimiento de desechos y de otras sustancias.
9. La investigación científica marina y los levantamientos hidrográficos.
10. Los controles y prohibiciones en materia de aduanas, impuestos, migración y sanidad.
11. La detención y el embargo de buques para asegurar el cumplimiento de cualquier norma, reglamento u orden, así como cualquier otra facultad que pueda ser necesaria para lograr ese cumplimiento.
12. Las sanciones por contravenir asuntos reglamentados.
13. La instalación, construcción, funcionamiento de islas artificiales, instalaciones y estructuras en el mar territorial, incluido el establecimiento de zonas de seguridad alrededor de esas islas, instalaciones o estructuras.
14. La exploración y definición de condiciones de explotación en el mar territorial de recursos energéticos derivados del agua, corrientes y vientos con fines económicos.
15. La seguridad en la investigación, exploración y explotación de los recursos minerales del lecho marino.
16. El salvamento de vidas, la realización de obras subacuáticas y la extracción de recursos del mar.
17. La regulación sobre la utilización de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial, zona contigua e integral.
18. La regulación sobre el uso del ciberespacio durante el ejercicio del derecho al paso inocente de buques extranjeros en aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial, zona contigua e integral.

Propuesta para la regulación del derecho de paso inocente...

19. Los criterios para definir las tarifas de los servicios portuarios con baja onerosidad solo para aquellos buques extranjeros que hayan sufrido por causas sorpresivas una avería simple o particular, merma o mal estado en las condiciones físicas del buque, y que por tal situación, se configure la fuerza mayor para hacer su paso por aguas territoriales.

Artículo 11. La Dirección General Marítima –DIMAR– podrá tomar las medidas que juzgue necesarias para:

1. Impedir el paso a través de las aguas territoriales de cualquier buque extranjero que no acate la presente normativa.

2. Hacer cumplir las sanciones, dentro del marco general de sus competencias, que sobrevengan sobre un buque en derecho de paso inocente.

3. Con apoyo de la Armada de Colombia, evitar el paso de cualquier buque de guerra extranjero que no presente antes la autorización del paso a la autoridad marítima.

4. Hacer cumplir la autorización que exista sobre del tránsito de tropas extranjeras en el mar territorial.

5. Garantizar la seguridad de la navegación al exigir que los buques extranjeros en paso por el mar territorial, utilicen la vía marítima que se designe, respetando el dispositivo de separación de tráfico que se considere.

6. Ordenar la inmediata expulsión de los buques militares extranjeros o los buques de Estado destinados a fines no comerciales que amenacen violación a las normas del derecho colombiano en cuanto a la regulación del paso inocente por el mar territorial.

7. Prevenir y sancionar cualquier actividad que perjudique la paz, la seguridad o el buen orden en los intereses de las República de Colombia, en el mar territorial, zona contigua y zona contigua integral.

Artículo 12. *Suspensión temporal.* El Gobierno nacional suspenderá en forma temporal el paso de buques extranjeros por el mar territorial colombiano, solo si es necesario para la defensa de su seguridad, preservación del medio ambiente o para prácticas de armas. Dicha suspensión solo podrá ejercerse cuando se haya publicado oficialmente por las autoridades competentes el área marítima de suspensión y por un tiempo determinado.

Artículo 13. *Persecución.* Los buques extranjeros no militares podrán ser perseguidos y retenidos cuando la Armada de Colombia/Dirección General Marítima –DIMAR– considere que existen razones para hacerlo por

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

motivo de previa y comprobada infracción de las leyes o las disposiciones reglamentarias nacionales durante la travesía y estadía del buque tanto en las aguas interiores como en el mar territorial, zona contigua y zona integral. También en los casos en los que, al estar tales buques en zona económica exclusiva, amenacen y/o menoscaben los derechos soberanos del Estado colombiano en dicha zona.

Artículo 14. El derecho de persecución se materializa a través de una orden expresa en ese sentido expedida por la Armada de Colombia.

Parágrafo 1. La persecución empezará para el buque extranjero, cuando una de sus lanchas u otras embarcaciones que operan como equipo y utilicen como buque nodriza al buque perseguido, se encuentren dentro de cualquiera de los límites de las aguas interiores o dentro del mar territorial colombiano.

Parágrafo 2. La persecución, mientras no se interrumpa, podrá continuar fuera del mar territorial o en sus zonas contiguas. El derecho de persecución cesará en el momento en que el buque perseguido penetre en el mar territorial de su propio país o en el de un tercer Estado.

Parágrafo 3. La persecución podrá emprenderse cuando se menoscaben derechos para los cuales fueron constituidos el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental.

Parágrafo 4. El derecho de persecución previsto en este artículo será ejercido por buques de guerra o aeronaves militares del Estado colombiano destinados para tal fin y que porten sus signos exteriores.

Artículo 15. *Funciones de la Armada Nacional.* Dentro del objeto de la presente regulación, corresponde a la Armada Nacional, a través de la integración estratégica de sus cuerpos y unidades especializadas:

1. Hacer cumplir que el buque enarbole su pabellón, si no lo está haciendo, e indagar acerca de los propósitos cuando se da a la mar en aguas de la República de Colombia.
2. Exigir que un buque cambie su ruta, si esta desemboca en una zona cerrada a la navegación.
3. Detener el buque mediante la señal de parada de máquinas e inspeccionarlo, si no responde a las señales de petición de investigación, cuando se encuentre en una zona cerrada a la navegación o evidencie el no cumplimiento de alguna normativa para darse a la mar dentro de las aguas colombianas.

Propuesta para la regulación del derecho de paso inocente...

Parágrafo 1. La inspección del buque comprenderá: la verificación de los documentos pertinentes del buque y de navegación, los documentos de los miembros de la tripulación y los pasajeros, los documentos relativos a la carga y, cuando la normativa internacional lo permita, incluye las otras partes del buque y su cargamento.

Parágrafo 2. Tras la inspección del buque extranjero se dará la boleta de la visita, en donde se consignará alguna o varias de las siguientes situaciones para las cuales se encuentra facultada la Armada Nacional: a. Permitir la navegación por las aguas jurisdiccionales del territorio colombiano, sin que ello implique autorización para el acceso a las aguas interiores o el arribo a puertos; b. Exigirle la salida de las aguas jurisdiccionales; c. Detener el buque para que cumpla con lo establecido en los artículos 28, 29 y 30 de la presente regulación; d. Colocar una tripulación de presa a bordo del buque, cuando sea necesario, para acompañar la travesía de este hasta un puerto o desde un puerto hasta altamar; e. Detener a personas del buque que hayan cometido un delito o que hayan incurrido en actos que conlleven una responsabilidad penal de conformidad con la legislación nacional, siempre y cuando el acto ilícito haya sido cometido en territorio colombiano; y f. Cualquier otra que especifique la reglamentación expedida por la Dirección General Marítima –DIMAR–.

4. Perseguir y detener en altamar a un buque que haya violado la frontera estatal de Colombia, o aquel buque que haya incumplido las leyes y reglamentos colombianos relativos a la navegación durante su permanencia en aguas territoriales colombianas.

Los requisitos para que tenga validez el derecho de persecución son: a. Que en el momento de iniciarse, el buque extranjero o una de sus lanchas, se encuentre en las aguas interiores, mar territorial, aguas archipelágicas, zona contigua, zona económica exclusiva, plataforma continental o zonas de seguridad del Estado colombiano, y podrá continuar por fuera de dichos espacios marítimos con la condición de que la persecución no haya sido interrumpida; y b. Que dicha persecución, si se inicia en la zona contigua, zona económica exclusiva, plataforma continental o zonas de seguridad, sea por infracción de los derechos para cuya protección se han creado dichas zonas. La persecución será hasta que ese buque ingrese al mar territorial de su propio país o al de un tercer Estado.

5. Controlar y vigilar las condiciones ambientales y de los recursos naturales que puedan llegar a afectarse con la navegación y las actividades marítimas, tanto en los mares como en las zonas costeras, así como la vigilancia, el seguimiento y la evaluación de los fenómenos de contaminación o alteración del medio marino.

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Artículo 16. *Facultades del Cuerpo de Guardacostas*. En materia del paso de buques extranjeros por aguas territoriales colombianas, el Cuerpo de Guardacostas tendrá las siguientes funciones principales:

1. Contribuir a la defensa de soberanía nacional.
2. Controlar actividades pesqueras.
3. Colaborar en la represión del contrabando.
4. Efectuar labores de asistencia y de rescate del mar.
5. Proteger el medio marino contra la contaminación.
6. Proteger a los buques y sus tripulaciones de acuerdo con el derecho internacional.
7. Controlar y prevenir la inmigración o emigración clandestina.
8. Contribuir al mantenimiento del orden público interno.
9. Proteger los recursos naturales.
10. Colaborar en las investigaciones oceanográficas e hidrográficas.
11. Controlar el tráfico marítimo.
12. Colaborar en todas aquellas actividades que los organismos del Estado realicen en el mar.
13. Colaborar con los particulares en las actividades legítimas que se realicen en el mar.
14. Las señaladas reglamentariamente.

Artículo 17. *Detención de buques comerciales*. La detención de buques con fines comerciales que se encuentren en aguas territoriales, aguas interiores, sector de aguas fluviales, lacustres y otras aguas fronterizas colombianas, será operada por la Armada Nacional y conducida a puerto más cercano o a otro punto adecuado, sí:

1. La navegación del buque ha sido identificada como perjudicial para la seguridad en Colombia y se sospecha que recopila información o amenaza alguna posible forma de agresión.

Propuesta para la regulación del derecho de paso inocente...

2. El buque se encuentra en una zona cerrada a la navegación que haya sido previamente anunciada por la Dirección General Marítima –DIMAR–.
3. El buque embarca o desembarca a personas o carga en lugares no establecidos para este fin o lo hace en lugares establecidos, pero sin la autorización de las autoridades competentes.
4. El buque participa ilegalmente en actividades de comercio, investigación o levantamientos hidrográficos, en la descarga de sustancias nocivas para la salud humana o para los recursos vivos del mar, o descarga otros desechos o materiales nocivos.
5. El buque efectúa sin autorización de las autoridades colombianas competentes el lanzamiento o el aterrizaje a bordo de aparatos de vuelo, flotación y/o navegación, bien sean tripulados, no tripulados o autónomos.
6. Los miembros de la tripulación u otras personas a bordo de un buque ocasionan daños a las ayudas a la navegación y la señalización marítima fronteriza, los cables de comunicación y otros objetos sumergidos o flotantes que pertenezcan o estén dentro de la jurisdicción marítima colombiana.
7. El capitán de un buque no ha presentado los documentos necesarios del buque y de la carga.
8. El buque se encuentra en las aguas territoriales, las aguas interiores, el sector de las aguas fluviales, lacustres y otras aguas fronterizas colombianas, en violación de las normas reglamentarias, los tratados internacionales de que sea parte Colombia o principios y normas del derecho internacional generalmente reconocidos.

Parágrafo 1. La Armada Nacional o el Cuerpo de Guardacostas, dependiendo de la situación específica en la que se encuentre el buque, adoptará una decisión con respecto a la detención del buque extranjero destinado a fines comerciales, después de inspeccionarlo. Al hacerlo, el buque que haya incurrido en las violaciones especificadas en los anteriores literales, será detenido cuando se compruebe mediante indicios la conducta violatoria, por la premeditación o el estado flagrancia.

Parágrafo 2. La Armada Nacional tendrá también la facultad de ordenar la detención de un buque colombiano destinado a fines comerciales que haya permitido o que haya incurrido en las violaciones previstas en los numerales del presente artículo y conducirlo al puerto más cercano o a otro punto seguro.

Artículo 18. La inspección o la detención de un buque no militar se anotará en un acta que llevará la firma del comandante del buque de la Armada Nacional o del buque del Cuerpo de Guardacostas colombiano y del capitán del buque inspeccionado o detenido. El acta se levantará en los idiomas castellano e inglés. En caso de procederse a la detención de un buque, el capitán tendrá que entregar los documentos del buque y los de carga, que se adjuntarán al acta. Si el capitán del buque inspeccionado o apresado considera que la actuación de alguno de los comandantes del buque de la Armada Nacional no está justificada o no corresponde a lo contenido en el acta, podrá manifestar una reserva en cualquier idioma en la propia acta o en un documento separado adjuntado a la misma. Si el capitán se niega a firmar el acta, se hará una anotación donde conste lo respectivo.

Artículo 19. Los buques no militares extranjeros detenidos se transferirán, según el procedimiento establecido, a los representantes plenipotenciarios de los Estados extranjeros respectivos o se expulsarán más allá de los límites de las aguas territoriales del sector de las aguas fluviales, lacustres u otras aguas fronterizas colombianas o, en los casos previstos por la legislación colombiana, se pondrán a órdenes de las autoridades nacionales competentes según el caso.

Artículo 20. Las facultades de las fuerzas de defensa antiaérea relativas a la protección del mar territorial se determinarán mediante reglamentación que para la misma debe expedir el Ministerio de Defensa Nacional, teniendo en cuenta que tales fuerzas emplean las armas y el equipo de combate para rechazar todo acto que atente contra la paz, el buen orden de los intereses nacionales y la seguridad de Colombia.

Artículo 21. Corresponde a la Dirección General Marítima –DIMAR– como órgano de la administración marítima del Estado ribereño, frente al paso de buques extranjeros:

1. Abstenerse de imponer dificultades u obstáculos al paso inocente de buques extranjeros por el mar territorial.
2. Discriminar en detrimento de los derechos de igualdad entre las naciones para la libre navegación por los mares, el paso inocente de buques extranjeros.
3. Dar a conocer con antelación suficiente todos aquellos riesgos y peligros que amenacen a la navegación a través del mar territorial mediante medios abiertos al público en general.
4. Reglamentar y operar la colocación, el uso y la maniobra de luces, señales físicas o remotas, correspondientes a las distintas zonas y modalidades de navegación según los sistemas de propulsión empleados.

Propuesta para la regulación del derecho de paso inocente...

5. Las demás funciones que determine el Gobierno nacional mediante actos de carácter reglamentario.

Artículo 22. Corresponde a la Dirección General Marítima –DIMAR– en materia de la navegación en el mar territorial y en relación con las islas artificiales, instalaciones, estructuras, cables y óleo o gasoductos submarinos:

1. Autorizar la construcción y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras en el mar territorial, tras el licenciamiento del Ministerio del Medio Ambiente. De igual manera, si tales objetos se encuentran o acceden a las aguas interiores.

2. Determinar zonas de seguridad de acceso restringido en torno a las islas artificiales, instalaciones y estructuras, que en principio no se extenderán a una distancia de más de quinientos (500) metros, medidos a partir de cada punto de su borde exterior; pero podrá –mediante reglamento– ampliar la zona si las normas del derecho internacional lo permiten o la organización internacional competente lo recomienda.

3. Informar a través de medios públicos de acceso abierto sobre la construcción de islas artificiales, la erección de instalaciones y estructuras, el establecimiento de zonas de seguridad en torno a ellas y la remoción total o parcial de las islas artificiales, instalaciones y estructuras.

4. Autorizar el tendido y el mantenimiento de cables y tuberías submarinos en las aguas interiores y en el mar territorial, concertando las competencias respectivas para estas necesidades en el Ministerio del Medio Ambiente, Ministerio de Minas y Energía, Ministerio de Transporte y Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.

Artículo 23. *Aprehensión a personas por la Armada Nacional.* Los comandantes de los buques de la Armada Nacional podrán aprehender a los desertores de las Fuerzas Militares y a las personas investigadas penalmente o a las que se les haya dictado cualquier medida de aseguramiento, cuando se encuentren a bordo de cualquier tipo de nave.

Artículo 24. Corresponde a la Dirección General Marítima –DIMAR–, como responsable de la supervisión, control y reglamentación de las actividades marítimas sobre los buques extranjeros:

1. Iniciar y adelantar investigación disciplinaria, determinando las sanciones, al personal de la tripulación de los buques o las multas por infracciones a las normas relativas a las actividades marítimas.

2. Ejecutar las sanciones de índole disciplinaria según la legislación aplicable a la condición de la persona natural o jurídica, según la reglamentación que este mismo órgano expida.

Parágrafo 1. Para el caso de las multas, aquellas que no se paguen dentro del plazo fijado serán cobradas junto con los intereses de mora. La Dirección General Marítima –DIMAR– podrá exigir al transgresor multado la constitución de garantías, si este no las realiza en el tiempo señalado, pedirá a la autoridad coercitiva competente la incautación del buque u otros bienes de su propiedad, en cualquier lugar donde se encuentren. La Dirección General Marítima –DIMAR– reglamentará el plazo de retención del buque comprometido para hacer efectiva la incautación de este. Son formas admisibles de constitución de garantías cualesquiera que suministre el sistema financiero colombiano, para lo cual la Dirección General Marítima –DIMAR– determinará su especie y forma de constitución en la reglamentación respectiva.

3. Establecer una lista de radas y puertos abiertos para la entrada de buques no militares extranjeros, su ingreso, permanencia, actividades relativas al transporte de carga, pasajeros, las comunicaciones entre los buques y la costa, el desembarco de personas que no son miembros de la tripulación de los buques, y otras normas relativas a la entrada de buques no militares extranjeros en las aguas interiores y en los puertos colombianos o en cualquier otra parte de los ríos, lagos, masas de agua fronterizas pertenecientes al territorio colombiano y la permanencia en esas aguas.

4. Definir las condiciones de permanencia de una nave de bandera extranjera en puerto y aguas colombianas a la que se le haya otorgado permiso. La no presentación previa de la solicitud correspondiente, así como la permanencia superior a los periodos autorizados dará lugar a la imposición de multas dentro de las competencias legales de la Dirección General Marítima –DIMAR–.

Artículo 25. *Intervenciones de la DIAN.* Corresponde a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales –DIAN– ordenar la detención e inspección sobre buques, aeronaves u otros medios de transporte extranjeros que en paso inocente pudieran llegar a las zonas de régimen aduanero especial, puertos libres y zonas de franquicia arancelarias. En estos eventos, los buques, aeronaves u otros medios de transporte que se encuentren navegando por aguas jurisdiccionales detendrán su travesía a petición motivada de la autoridad aduanera competente, y tanto la operación para la orden de detención como la de persecución será cumplida por la Armada Nacional o la Fuerza Aérea según corresponda.

Propuesta para la regulación del derecho de paso inocente...

Parágrafo 1. En la detención que se surta, los buques deberán proporcionar información sobre la tripulación, pasajeros y carga que puedan ser necesarios para la inspección que corresponda a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales –DIAN–. En la inspección que adelante la autoridad aduanera deberá mostrarse, abrirse o descubrirse todos los medios de acceso a la carga, las bodegas y los almacenes del buque inspeccionado.

Artículo 26. Corresponde al Ministerio de Salud suspender o prohibir el paso de buques y aeronaves extranjeras a través del mar territorial colombiano, motivado por las situaciones donde el contacto directo con zonas donde la vulnerabilidad humana, animal o vegetal, amenace la propagación de enfermedades infecciosas y particularmente peligrosas, bien en consideración a las zonas y los pasos fronterizos a las que accedan o hayan estado los buques, o por motivo de la proveniencia de la carga y de los pasajeros.

Parágrafo 1. Por decisión motivada del Ministerio de Salud, este paso podrá quedar temporalmente suspendido o prohibido, podrá incluir orden de detención para establecer cuarentena de personas, animales, vegetales o cualquier género de carga. En estas situaciones, la orden de detención, desviación o cuarentena de buques y aeronaves extranjeras será emanada por la Dirección General Marítima –DIMAR– y se hará cumplir por la Armada Nacional o por la Fuerza Aérea, según corresponda.

CAPÍTULO III

DEBERES DE LOS BUQUES EXTRANJEROS EN PASO INOCENTE

Artículo 27. Todo buque extranjero que efectuó el derecho de paso inocente estará obligado a prevenir, reducir y controlar la contaminación al medio marino, asegurando el cumplimiento de las reglamentaciones expedidas por el Gobierno nacional en materia de territorios costeros, instalaciones portuarias, aguas interiores y mar territorial. En el evento en que existan pruebas de que un buque no militar extranjero ha infringido algunas de las reglamentaciones en materia ambiental, la autoridad marítima colombiana, con apoyo del Cuerpo de Guardacostas deberá:

1. Pedir al capitán del buque que presente la información necesaria para abrir la investigación que demande el caso.
2. Inspeccionar el buque cuando encuentre que la información suministrada resulta insuficiente para describir la situación acontecida.
3. Apresar al buque con el propósito de asegurar la información necesaria para adelantar una investigación completa que explique la posibilidad o no de la existencia de una infracción por parte del buque, o por la eventual

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

responsabilidad por daño al medio ambiente marino o costero que fue ocasionada por una descarga de sustancias y residuos, ocurrida en el área cercana por donde el buque apresado navegaba.

Artículo 28. *Enarbolamiento*. Durante el paso inocente por el mar territorial colombiano y las aguas interiores, los buques extranjeros estarán obligados a enarbolar el pabellón de su Estado.

Artículo 29. *Aviso inmediato*. Los buques extranjeros que se encuentren en la necesidad de detenerse o fondear en caso de peligro o de fuerza mayor estarán obligados a avisar de inmediato por todos los medios posibles a la capitanía del puerto más próximo.

Artículo 30. En el mar territorial y en las aguas interiores, está prohibido a los buques extranjeros:

1. Utilizar sus lanchas, salvo en caso de siniestro o para la búsqueda y el salvamento de personas.
2. Realizar actividades submarinas.
3. Mantener sus aparejos de pesca en estado de funcionamiento.
4. Emitir señales sonoras o luminosas, salvo las limitaciones de uso que sean establecidas por los reglamentos internacionales para prevención de abordajes en el mar.
5. Hacer levantamientos fotográficos, muestreos o mediciones en las zonas costeras y los puertos.
6. Encallar o hundirse deliberadamente.
7. Realizar actividades que puedan romper o deteriorar los cables y tuberías instaladas o las demás instalaciones y equipos relacionados con la navegación y la explotación de los recursos marinos.
8. Estar en situación de peligro de modo intencional, con el fin de evadir regulaciones locales o cuando dicha situación tenga lugar en desarrollo de actividades ilícitas.
9. Navegar en un buque utilizando a su conveniencia los pabellones de dos o más Estados, pudiendo ser considerado como un buque sin nacionalidad.

CAPÍTULO IV
DEBERES ESPECIALES DE LOS BUQUES DE ESTADO

Artículo 31. Los buques de Estado extranjeros u otros buques destinados a fines no comerciales gozarán del derecho de paso inocente a través del mar territorial colombiano, a condición de que se comunique una notificación previa por conductos diplomáticos al Ministerio de Relaciones Exteriores a más tardar tres (3) días (excluidos los días festivos nacionales) antes de su paso y que contenga la siguiente información:

1. Nombre, clase y número oficial del buque.
2. Finalidad del paso.
3. Ruta y hora estimada del paso.

Parágrafo. Sin embargo, no se exigirá ningún permiso o notificación para un buque de guerra en dificultad grave o cuando sea utilizado por el jefe de Estado de un país extranjero de visita por Colombia.

Artículo 32. *Paso de aeronave militar.* El paso por el mar territorial colombiano de una aeronave militar de un país extranjero requiere de permiso previo. Sin embargo, no se exigirá ningún permiso para una aeronave en situación de vuelo difícil o cuando sea utilizada por el jefe de Estado de un país extranjero de visita en Colombia.

Artículo 33. *Reglamentaciones.* Para los buques de guerra, la Dirección General Marítima –DIMAR– en conjunto con las autoridades competentes reglamentarán las normas relativas a sanidad, practicaje, tráfico, aduanas, puertos y orden público, así como el uso del espectro electromagnético, la órbita geoestacionaria y el ciberespacio, que deben ser cumplidas por estas durante la travesía por el mar territorial, zona contigua y zona contigua integral.

Parágrafo. La Dirección General Marítima –DIMAR–, de ser necesario, expedirá instrucciones específicas para estas naves, que deberán ser cumplidas para reconocer y mantener el paso inocente.

Artículo 34. Un buque de guerra de un país extranjero no se detendrá, fondeará o interrumpirá de otra manera su viaje dentro del territorio colombiano sin permiso o autorización previa de la autoridad marítima colombiana, salvo cuando haya obtenido autorización previa para hacerlo por conducto diplomático o cuando sea necesario para la seguridad del buque. Si un buque de guerra debe interrumpir su viaje o tiene, debido a dificultad grave, que entrar en las aguas interiores, el buque hará, de ser

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

posible, una señal internacional y notificará a una autoridad marítima colombiana de las circunstancias en las que se encuentra.

Artículo 35. El buque de guerra de un país extranjero tendrá que enarbolar su pabellón naval nacional mientras se encuentre en aguas territoriales colombianas.

Artículo 36. Desde un buque de guerra o desde una aeronave militar de un país extranjero no se deberán trazar mapas, realizar medidas o efectuar sondeos, a menos que sea necesario para la seguridad del buque o de la aeronave. Las fotografías aéreas están prohibidas.

Artículo 37. Un buque de guerra o una aeronave militar de un país extranjero no efectuara sin permiso ejercicios de artillería ni cualquier otro tipo de ejercicio que no se pueda realizar íntegramente a bordo del buque o de la aeronave. Tampoco se podrá efectuar ninguna maniobra relacionada con ejercicios bélicos.

Artículo 38. El personal de un buque de guerra o de una aeronave militar de un país extranjero no podrá desembarcar en lugar distinto del que tenga permiso para visitar. El personal desembarcado con permiso no se considerará como tropa que ingresa al territorio de la República colombiana. El personal desembarcado no podrá portar armas sin permiso concedido por la autoridad competente.

Artículo 39. Ninguna disposición de la presente ley afectará a las inmunidades a que tienen derecho las embarcaciones extranjeras de guerra y otras embarcaciones de Estado destinadas a fines no comerciales, por estar sujetas solo a la jurisdicción del Estado de su pabellón y con base en la reciprocidad a las embarcaciones de Estado destinadas a fines no comerciales.

Artículo 40. Si el buque de Estado extranjero o un buque de Estado destinado con fines no comerciales o su tripulación o pasajeros a bordo no cumplen con alguna de las disposiciones de la presente ley o reglamento pertinente, el Gobierno colombiano exigirá a ese buque que rectifique la violación y/o que abandone las aguas territoriales en forma inmediata.

Artículo 41. Para el ejercicio del derecho de paso inocente de los buques de Estado debe identificarse su escala. La escala de un buque de Estado extranjero en aguas territoriales colombianas o en puerto colombiano podrá ser:

1. Escala oficial.
2. Escala no oficial.

3. Escala de rutina.

4. Escala forzosa.

Parágrafo. Durante cualquier forma de escala se podrán intercambiar visitas que sean oficiales o de cortesía entre las autoridades colombianas en su calidad de anfitrionas y el comando del buque de Estado o personal diplomático presente.

Artículo 42. Hay escala oficial cuando responda a una invitación oficial de la autoridad marítima nacional, o cuando el Gobierno del país del pabellón que enarbole el buque de guerra visitante haya manifestado el deseo de que tenga ese carácter. En este caso, la escala estará sometida a la reglamentación conjunta expedida por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Ministerio de Defensa-Armada Nacional.

Artículo 43. Hay escala no oficial cuando los Gobiernos convienen en no atribuir ninguna forma de solemnidad que destaque de modo especial el encuentro. Las escalas no oficiales del buque de guerra extranjero requerirán la autorización del Gobierno nacional.

Artículo 44. Para las escalas no oficiales de buques de guerra extranjeros, las autoridades del país al que pertenecen dirigirán una solicitud al Ministerio de Relaciones Exteriores por lo menos treinta (30) días antes de la fecha proyectada de llegada del buque de guerra extranjero visitante. El comandante del buque de guerra extranjero hará una visita de cortesía a las autoridades civiles y/o militares del puerto al que arribe. La Armada Nacional reglamentará los honores respectivos.

Artículo 45. Hay escala de rutina cuando tenga al menos uno de los siguientes propósitos:

1. Transportar equipo, personal y/o combustible.
2. Realizar investigaciones científicas.
3. Prestar asistencia o realizar actividades de salvamento.
4. Dar a los buques de guerra la posibilidad de reparar averías ligeras.
5. Aprovisionar o reaprovisionar el buque de guerra.

Parágrafo. La escala de rutina de un buque de Estado extranjero requiere autorización de conformidad con el procedimiento establecido para las escalas no oficiales.

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Artículo 46. Hay escala forzosa de un buque de Estado extranjero cuando se vea obligado a buscar refugio en las aguas territoriales, en las aguas interiores o en algún puerto del territorio colombiano como consecuencia de una avería grave, mal tiempo u otras causas de fuerza mayor.

Artículo 47. Ante la necesidad de escala forzosa, el comandante del buque de Estado extranjero tendrá que informar de inmediato, antes de entrar en las aguas territoriales colombianas, a la autoridad marítima o, en ausencia de esta, a la autoridad militar local. La autoridad marítima o militar local le facilitará al comandante del buque los medios para que informe a los representantes diplomáticos o consulares de su país acreditados ante el Gobierno colombiano.

Artículo 48. Cuando hayan desaparecido las circunstancias que dieron origen a la escala forzosa, el buque de Estado extranjero volverá a la mar después de que haya informado a la autoridad marítima colombiana.

CAPÍTULO V

DEBERES ESPECIALES DE LOS SUBMARINOS EXTRANJEROS

Artículo 49. En el mar territorial y las aguas interiores, los submarinos extranjeros están obligados a navegar en superficie y enarbolar el pabellón de su Estado. Los submarinos extranjeros que naveguen en inmersión serán invitados a remontar a la superficie. En caso de impedimento debido a avería, tendrán la obligación de notificarlo a las autoridades marítimas colombianas por todos los medios posibles.

Artículo 50. Tanto los submarinos como los buques de guerra de superficie extranjeros solo podrán realizar actividades necesarias para garantizar la seguridad de navegación y la protección del medio marino.

Artículo 51. Las actividades ordinarias realizadas con buques y submarinos extranjeros en las aguas interiores, deberán ser reglamentadas por la Dirección General Marítima –DIMAR–.

Artículo 52. Cuando una embarcación de Estado extranjero –sea o no de guerra–, o un submarino no cumpla con las normas de esta ley, de su reglamento y de otras disposiciones legales nacionales relativas al paso por el mar territorial, y no acate invitación que se le haga para que las cumpla, podrá exigírsele que salga en forma inmediata del mar territorial colombiano.

CAPÍTULO VI

INMUNIDAD DE LOS BUQUES DE GUERRA Y OTRAS EMBARCACIONES DE
ESTADO DESTINADAS A FINES NO COMERCIALES

Artículo 53. Ninguna disposición de la presente ley afectará a las inmunidades a que tienen derecho los buques de guerra extranjeros y otras embarcaciones de Estado destinadas a fines no comerciales, siempre que estén sujetas solo a la jurisdicción del Estado de su pabellón y con base en la reciprocidad que exista con el Estado respecto a los buques de Estado destinados a fines no comerciales.

Parágrafo. Los buques de guerra, como también los buques pertenecientes a un Estado o explotados por este y utilizados solo para un servicio oficial no comercial, gozan en altamar de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón, excepto en cuanto al cumplimiento de las normas de paso por el mar territorial y aguas interiores.

CAPÍTULO VII

MEDIDAS RESPECTO A LOS BUQUES EXTRANJEROS COMERCIALES

Artículo 54. La Dirección General Marítima –DIMAR– podrá reglamentar las actividades de la navegación de los buques extranjeros comerciales, siempre que incluya al menos alguna de las siguientes situaciones:

1. Requerimiento de la información apropiada cuando haya razones para sospechar que el buque ha infringido las normas de paso inocente.
2. Propuesta de una desviación si el buque se dirige hacia una zona cerrada a la navegación.
3. Detención e inspección, apresamiento si no responde al requerimiento e infringe las disposiciones de la presente ley.
4. Detención y apresamiento en los casos previstos en la presente ley.
5. Hacer desembarcar a las personas que sean investigadas por la comisión de delitos que afecten la paz, la seguridad y el buen orden de la nación.

Parágrafo. Cuando un buque no militar se niegue a detenerse, se oponga a su apresamiento o recurra a la fuerza, las autoridades marítimas podrán adoptar medidas coercitivas, incluido el recurso de la fuerza armada.

CAPÍTULO VIII

PROHIBICIONES A LOS BUQUES COMERCIALES Y A LOS BUQUES DE GUERRA EXTRANJEROS EN AGUAS COLOMBIANAS

Artículo 56. Las actividades comerciales, de investigación y de levantamientos hidrográficos de los buques comerciales y de los buques de guerra extranjeros en las aguas territoriales, las aguas interiores y el sector de las aguas fluviales, lacustres y otras aguas fronterizas colombianas, estarán prohibidas, salvo en los casos en que esa actividad se efectúe con la autorización de la autoridad competente o sobre la concertación de actividades que hayan sido expresamente previstas en tratados internacionales ratificados por la República de Colombia.

Artículo 57. Está prohibida la realización de actividades industriales, de investigación y prospección de cualquier tipo por buques comerciales y buques de guerra extranjeros en el mar territorial y en las aguas interiores de Colombia, con excepción de los casos en que esa actividad se lleve a cabo con la autorización de las autoridades competentes de Colombia o sobre la base de actividades que hayan sido previstas en tratados internacionales ratificados por Colombia.

Artículo 58. Por decisión de las autoridades competentes de Colombia se podrán establecer en el mar territorial y en las aguas interiores de Colombia zonas en las que se prohíba en forma temporal la navegación de buques comerciales o la permanencia de dichos buques en ellas. Del establecimiento de dichas zonas se dará aviso de la manera que sea más habitual y siempre en el registro de aviso a los navegantes.

Artículo 59. Ningún buque podrá entrar en el mar territorial, las aguas interiores o las instalaciones portuarias de Colombia si lleva a bordo armas nucleares o armas químicas prohibidas por la legislación colombiana.

CAPÍTULO IX

DISPOSICIONES ESPECIALES QUE SE APLICAN EN LOS BUQUES DE GUERRA Y A LAS AERONAVES MILITARES DE UN ESTADO BELIGERANTE EN TIEMPO DE PAZ

Artículo 60. Durante tiempo de paz entre el Estado colombiano y cualquier otro Estado, no se realizará ningún acto de guerra ni con propósito bélico, detención, captura o registro de un buque o de una aeronave extranjera en territorio colombiano, ni contra ningún objeto o persona dentro del territorio. También no deberán realizarse actividades de espionaje ni controles operacionales extranjeros con propósitos bélicos.

Propuesta para la regulación del derecho de paso inocente...

Artículo 61. Un buque de guerra de un Estado beligerante podrá ser autorizado a navegar por el mar territorial por un periodo máximo de veinticuatro (24) horas consecutivas. No se admitirá que un buque de guerra extranjero que haya salido del mar territorial regrese hasta que hayan transcurrido por lo menos cuarenta y ocho (48) horas. En cuanto a los submarinos o aerodeslizadores, solo les será autorizado atravesar el mar territorial de Colombia por las rutas que designe el Gobierno nacional.

Artículo 62. La admisión en el territorio colombiano de los buques mencionados en el primer párrafo en cualquier otro caso distinto, se autoriza solo con respecto a un buque de guerra en situación grave en el mar o con respecto a un buque hospital militar o a cualquier otro buque adecuado y utilizado exclusivamente para fines humanitarios.

Artículo 63. No podrán encontrarse en territorio colombiano al mismo tiempo más de tres buques de guerra del mismo Estado beligerante o de Estados beligerantes aliados.

Artículo 64. Una aeronave militar de un Estado beligerante podrá, sin desvíos no informados sobre su ruta, entrar en el espacio aéreo situado encima del mar territorial colombiano previa notificación y autorización por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Artículo 65. La admisión en territorio colombiano en cualquier caso distinto de los mencionados en el primer párrafo, está autorizada solo con respecto a una aeronave en situación difícil o de una aeronave ambulancia.

Artículo 66. Un buque de guerra de Estado beligerante no se detendrá, fondeará ni interrumpirá de otro modo su viaje dentro del territorio colombiano a menos que sea necesario para la seguridad del buque. Si un buque de guerra tiene que interrumpir su viaje, entrar en una zona prohibida del territorio debido a dificultad grave en el mar, o no puede abandonar el territorio dentro del plazo prescrito, el buque efectuará, de ser posible, una señal internacional y notificará a la autoridad marítima o portuaria de las circunstancias.

Artículo 67. Si un buque de guerra entra en una zona prohibida del territorio debido a dificultad grave en el mar o si el buque no puede abandonar las aguas jurisdiccionales del territorio dentro del plazo prescrito, el capitán de puerto decidirá la prórroga razonable, que se otorgará al buque para que abandone el territorio. Compete así mismo al capitán de puerto decidir en qué medida se pueden realizar las reparaciones al buque. A este respecto, se debe advertir que no se concederá ninguna prórroga si es evidente que el buque no puede estar en condiciones de navegabilidad dentro de un período razonable de tiempo, o que los daños resultantes de un acto de guerra no se

deben reparar y que otras reparaciones se podrán ejecutar tan solo en la medida en que sea necesario para la navegabilidad del buque. Si se supera el plazo de la prórroga, el buque podrá ser retenido por la capitania de puerto.

Artículo 68. Un buque de guerra de un Estado beligerante enarbolará siempre su pabellón nacional cuando se encuentre en territorio colombiano. Los submarinos deberán navegar en la superficie. En las aguas interiores un buque de guerra solo penetrará en aguas que requieren el practicaje mediante el uso de los servicios de un práctico colombiano competente. En el mar territorial los servicios de un práctico podrán utilizarse solo en situación de dificultad grave en el mar.

Artículo 69. Un buque de guerra de un Estado beligerante podrá reabastecerse de conformidad con una decisión adoptada por el capitán de puerto. A este respecto se debe advertir que el abastecimiento se efectuará solo en la medida en que sea necesario para que el buque pueda llegar al puerto más cercano dentro de su propio territorio.

Artículo 70. Una aeronave militar de un Estado beligerante que, debido a situación grave, entre al mar territorial colombiano tendrá que, de ser posible, hacer una señal internacional. Si una aeronave militar ha aterrizado o se ha posado dentro del territorio, será retenida por la autoridad competente. Sin embargo, no se podrá retener a ninguna aeronave ambulancia.

Artículo 71. Está prohibido hacer levantamiento cartográfico ni ediciones o sondeos desde una nave de guerra o una aeronave militar de un Estado beligerante a menos que sea necesario para la seguridad del buque o de la aeronave. Quedan prohibidas las fotografías aéreas. Los buques de guerra o las aeronaves militares no podrán realizar ejercicios militares.

Artículo 72. No se podrán utilizar instalaciones radiofónicas a bordo de un buque de guerra ni de una aeronave militar de un Estado beligerante para la transmisión de comunicaciones radiofónicas/electrónicas en casos que no sean de dificultad grave o para la comunicación con la autoridad marítima a través de una estación de radio colombiana.

Artículo 73. El personal de un buque de guerra o de una aeronave militar de un Estado beligerante no está autorizado a desembarcar hasta que el capitán de puerto colombiano decida lo contrario.

CAPÍTULO X

OBLIGACIONES DE LOS BUQUES EXTRANJEROS DE PROPULSIÓN NUCLEAR
Y DE LOS BUQUES QUE TRANSPORTEN SUSTANCIAS PELIGROSAS

Artículo 74. Los buques extranjeros de propulsión nuclear y aquellos que transporten sustancias nucleares, radioactivas, tóxicas y/u otras peligrosas, deben ir durante su paso por el mar territorial colombiano provistos de los documentos necesarios y de tomar las medidas de precaución previstas en los acuerdos internacionales para esos buques.

Artículo 75. La inspección de los documentos de seguridad de los buques de propulsión nuclear y de los buques que transportan sustancias radioactivas u otras sustancias peligrosas, las inspecciones dosimétricas y todas las inspecciones relativas a la protección del medio ambiente, estarán a cargo de las autoridades competentes en los lugares que establezcan para estos fines. Durante el tiempo que permanezcan los buques en las instalaciones portuarias o en las radas, deberán efectuarse inspecciones adicionales en los términos que para este efecto reglamente la Dirección General Marítima –DIMAR–.

Parágrafo. Si como resultado de la inspección se encuentra que la presencia de un buque puede tener consecuencias peligrosas, la autoridad marítima podrá ordenarle abandonar el mar territorial colombiano dentro de un plazo determinado.

Artículo 76. Con respecto a los buques extranjeros de propulsión nuclear y a los buques que transportan material nuclear u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas para la salud o el medio ambiente, el derecho de paso inocente se reserva a la obtención previa del permiso. Este permiso se hace obligatorio para todos los tipos de buques –sean o no de Estado– y a los que se puedan aplicar estas disposiciones.

Artículo 77. Para el ingreso a radas o instalaciones portuarias, los buques extranjeros de propulsión nuclear requieren aprobación previa de la autoridad marítima según sea el caso. La solicitud del permiso deberá hacerse por lo menos treinta (30) días calendario antes del día previsto para la entrada.

CAPÍTULO XI

DERECHOS DE BUQUES EXTRANJEROS EN PASO INOCENTE
POR EL MAR TERRITORIAL COLOMBIANO

Artículo 78. Sobre el trámite de notificación y la autorización de travesía del buque extranjero de guerra o buque de Estado destinado a fines no comerciales para el paso por el mar territorial, tendrán derecho a recibir oportuna respuesta el capitán de buque, armador y cualquier titular de derechos navieros.

Parágrafo. El Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministerio de Defensa Nacional reglamentarán de manera conjunta las condiciones del trámite, así como también la manera como surte el silencio administrativo positivo en los términos regulados en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo –CPACA–, Ley 1437 de 2011.

Artículo 79. Los buques extranjeros en paso por el mar territorial colombiano o que se detengan en instalaciones portuarias o radas, podrán utilizar el equipo de radiocomunicación solo para mantener contacto con las estaciones costeras colombianas y el equipo de radionavegación hidroacústico, óptico, electrónico y otros aparatos, solo con fines de seguridad de la navegación y para comunicarse por radio, en lenguaje claro o mediante códigos, en estricto cumplimiento de las normas y los procedimientos prescritos en el reglamento de radio que figura en el anexo de la Convención Internacional de Telecomunicaciones de Nairobi, de 1982.

Artículo 80. Los buques extranjeros en paso por mar territorial colombiano podrán avituallarse y reaprovisionarse haciendo uso de los servicios portuarios, conforme la reglamentación que para este propósito expida la Dirección General Marítima –DIMAR–.

CAPÍTULO XII

SOBRE LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA MARINA DE BUQUES EXTRANJEROS

Artículo 81. Los buques extranjeros, a través de personas naturales o jurídicas legalmente calificadas y reconocidas ante las leyes colombianas o por las organizaciones internacionales competentes, que obtengan autorización de realizar investigación científica o tecnológica marina de conformidad con los requisitos establecidos en el Título 5 del Decreto Reglamentario 1070/2015 y demás normas concordantes (Decreto 0644 de 1990), podrán realizar actividades de investigación científica en las aguas interiores, mar territorial, zona contigua e integral y zona económica.

Propuesta para la regulación del derecho de paso inocente...

Artículo 82. Las autorizaciones que concedan las autoridades colombianas en los términos del anterior artículo para el desarrollo de actividades de investigación científica dentro de las aguas interiores y el mar territorial, la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental, podrán negarse de forma motivada, además de otras circunstancias que reglamentariamente disponga la Dirección General Marítima –DIMAR–, se negará la solicitud si tales actividades:

1. Están directamente direccionadas hacia la explotación económica de los recursos vivos del mar.
2. Comprende actividades de perforación de la plataforma continental o de utilización de explosivos o sustancias nocivas para el medio ambiente.
3. Entraña la construcción, explotación o utilización de estructuras artificiales.

CAPÍTULO XIII

DERECHOS Y DEBERES DE LOS OPERADORES DE PUERTOS CON RESPECTO A LOS BUQUES EXTRANJEROS EN PASO INOCENTE

Artículo 83. Los operadores portuarios con respecto a los buques extranjeros en paso inocente deberán:

1. Informar a la autoridad marítima competente sobre cualquier situación que requiera valoración atendiendo a las competencias legales, reglamentarias y en especial, con respecto a las condiciones de arribo del buque, su estado físico, derrotero, carga, tripulación y pasajeros.
2. Ofrecer sus servicios al buque extranjero de paso, aplicando un régimen tarifario especial de baja onerosidad para aquellos buques que hayan sufrido por causas sorpresivas una avería simple, particular o merma en la condición física del buque y que por tal situación, hayan necesitado hacer el paso por aguas territoriales colombianas.
3. Cumplir con las reglamentaciones que la Dirección General Marítima –DIMAR– expida para la interacción entre el buque extranjero en paso y la instalación portuaria de acogida.

Artículo 84. Los operadores portuarios con respecto a los buques extranjeros en paso tienen derecho a:

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

1. Celebrar contratos con el buque para efectos de que la condición de paso inocente se pueda sostener y en la medida que el buque no incurra en desviación o demora.
2. Cobrar, hacer asegurar y recibir los valores que por sus servicios le corresponda pagar al buque, exigiendo fianzas o hipoteca naval según resulte necesario y a criterio del operador portuario.
3. Efectuar reclamos, interponer recursos administrativos y acciones contenciosas contra la autoridad marítima por el permiso o la autorización de arribos de buques extranjeros que considere no tienen el paso inocente.

CAPÍTULO XIV

SOBRE LA DISPOSICIÓN Y PUBLICACIÓN DE LAS NORMAS DE LA PRESENTE LEY

Artículo 85. Promulgada y en vigencia, la presente ley será depositada por vía diplomática en la Secretaría General de la Naciones Unidas.

Bibliografía

- AGYEBENG, WILLIAM K. "Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea", en *Cornell International Law Journal*, vol. 39, n.º 2, 2006, pp. 371 a 399, disponible en [<https://scholarship.law.cornell.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1672&context=cilj>].
- BUEGER, CHRISTIAN. "What is maritime security?", en *Marine Policy*, vol. 53, March 2015, pp. 159 a 164, disponible en [https://www.researchgate.net/publication/270107474_What_is_maritime_security].
- CAMPOS CALVO, ALEJANDRO. "Operaciones de interdicción marítima en el contexto de las operaciones de paz de Naciones Unidas", en *Revista Marina*, 2008, pp. 1 a 7, disponible en [<https://revistamarina.cl/revistas/2004/4/campos.pdf>].
- COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCÉANO. "Política nacional de los océanos y de los espacios costeros –PNOEC–", Bogotá, cco, 2017, disponible en [<http://www.cco.gov.co/cco/publicaciones/83-publicaciones/383-politica-nacional-del-oceano-y-los-espacios-costeros-pnoec.html>].
- CONSEJO DE ESTADO, SALA CONTENCIOSA ADMINISTRATIVA, SECCIÓN PRIMERA. Concepto n.º 1605 de 4 de noviembre de 2004, C. P.: GUSTAVO APONTE SANTOS.

Propuesta para la regulación del derecho de paso inocente...

CONSEJO DE ESTADO, SALA DE CONSULTA Y SERVICIO CIVIL. Concepto n.º 2291 de 14 de septiembre de 2016, radicación interna, 11001-03-06-000-2016-00066-00, 2291, C. P.: EDGAR GONZÁLEZ LÓPEZ, disponible en [http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=jurcol&document=jurcol_e2b5bc0e3031406682d2707e9fce4f4d].

CONSEJO DE ESTADO, SALA PLENA CONTENCIOSA ADMINISTRATIVA. Sentencia 5880, de 13 de abril de 2000, C. P.: JUAN ALBERTO POLO FIGUEROA.

CONSEJO DE ESTADO SALA PLENA. Concepto de 13 de octubre de 2009, sobre el Acuerdo complementario para la cooperación y la asistencia técnica en defensa y seguridad entre los Gobiernos de la República de Colombia y de los Estados Unidos de América, M. P.: EDUARDO GÓMEZ ARANGUREN.

Constitución Política de Colombia, *Gaceta Constitucional*, n.º 116, de 20 de julio de 1991, disponible en [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html].

CORTE CONSTITUCIONAL COLOMBIANA

Sentencia C-734 de 26 de agosto de 2003, M. P.: Álvaro Tafur Galvis, disponible en [<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2003/C-734-03.htm>].

Sentencia C-953 de 14 de noviembre de 2007, M. P.: MANUEL JOSÉ CEPEDA ESPINOSA, disponible en [<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2007/C-953-07.htm>].

Sentencia C-135 de 17 de marzo de 2016, M. P.; LUIS ERNESTO VARGAS SILVA, disponible en [<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2016/c-135-16.htm>].

Decreto 1874 de 2 de agosto de 1979, *Diario Oficial*, n.º 35.339, de 31 de agosto de 1979, disponible en [[https://sidn.ramajudicial.gov.co/SIDN/NORMATIVA/TEXTOS_COMPLETOS/94_DIARIO_OFICIAL/1979%20\(35169%20a%2035422%20BIS\)/DO.%2035339%20de%201979.pdf](https://sidn.ramajudicial.gov.co/SIDN/NORMATIVA/TEXTOS_COMPLETOS/94_DIARIO_OFICIAL/1979%20(35169%20a%2035422%20BIS)/DO.%2035339%20de%201979.pdf)].

Decreto 1436 de 13 de junio de 1984, *Diario Oficial*, n.º 36.671, de 29 de junio de 1984, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1286793>].

Decreto 2324 de 18 de septiembre de 1984, *Diario Oficial*, n.º 36.780 de 1.º de noviembre de 1984, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1436346>].

Decreto 2272 de 4 de octubre de 1991, *Diario Oficial*, n.º 40.078, de 4 de octubre de 1991, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1429183>].

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Decreto 1946 de 9 de septiembre de 2013, *Diario Oficial*, n.º 48.908, de 9 de septiembre de 2013, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1374866>].

Decreto 510 de 25 de marzo de 2015, *Diario Oficial*, n.º 49.464, de 25 de marzo de 2015, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/30019774>].

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA –DIMAR–. “Anteproyecto de Código Marítimo Colombiano”, versión 5.0, 25 de noviembre de 2019, disponible en [https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/32.%20Anteproyecto%20de%20Código%20Mar%C3%ADtimo%20-%20Versión%205.0%20del%2025%20de%20Noviembre%20de%202019_0.pdf].

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA –DIMAR–. Resolución 520 de 10 de diciembre de 1999, *Diario Oficial*, n.º 43.841, de 3 de enero de 2000, disponible en [https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/normatividad/Resolución%20520%20de%201999%20-%20Completa%20%28Comprimida%29%2010_10_18.pdf].

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA –DIMAR–. Resolución 618 de 2 de octubre de 2015, *Diario Oficial*, n.º 49.674, de 23 de octubre de 2015, disponible en [<https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/normatividad/res6182015.pdf>].

Ley 10 de 4 de agosto de 1978, *Diario Oficial*, n.º 35.077, de 18 de agosto de 1978, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1566544>].

Ley 8 de 4 de febrero de 1980, *Diario Oficial*, n.º 35.457, de 14 de febrero de 1980, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1563853>].

Ley 13 de 19 de enero de 1981, *Diario Oficial*, n.º 35.700, de 12 de febrero de 1981, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1569525>].

Ley 658 de 14 de junio de 2001, *Diario Oficial*, n.º 44.461, de 20 de junio de 2001, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1665574>].

Ley 730 de 31 de diciembre de 2001, *Diario Oficial*, n.º 44.674, de 12 de enero de 2002, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1667231>].

Propuesta para la regulación del derecho de paso inocente...

Ley 1839 de 12 de julio de 2017, *Diario Oficial*, n.º 50.292, de 12 de julio de 2017, disponible en [<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/30032428>].

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. Decreto 1119 de 17 de junio de 2014, *Diario Oficial*, n.º 49.185, de 17 de junio de 2014, disponible en [https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/decreto_1119_2014.htm].

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES y MINISTERIO DE DEFENSA. “Procedimiento para tránsito y atraque de buques de Estado”, Código DP-PT-145, 2017, disponible en [<https://www.cancilleria.gov.co/en/procedimiento-transito-atraque-buques-estado>].

MINISTERIO DE TRANSPORTE. Resolución 850 de 6 de abril de 2017, *Diario Oficial*, n.º 50.198, de 6 de abril de 2017, disponible en [<http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/col169173.pdf>].

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS –ONU–. “Los océanos y el derecho del mar”, 63.º período de sesiones, Informe del Secretario General, Documento A/63/63, de 10 de marzo de 2008, New York, disponible en [<https://www.refworld.org/cgi-bin/texis/vtx/rwmain/opendocpdf.pdf?reldoc=y&docid=48da25302>].

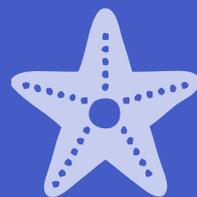
PULIDO BEGINES, JUAN LUIS. *Curso de derecho de la navegación marítima*, Madrid, Tecnos, 2015.

RODRIGO DE LARRUCEA, JAIME. “Hacia una teoría general de la seguridad marítima”. Discurso ingreso Dr. Jaime Rodrigo de Larrucea, Real Academia de Doctores y respuesta, Barcelona, Colegio Real de la Academia de Doctores, 2015, disponible en [<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/26271/DISCURSO.pdf?sequence=1&isAllowed=y>].

RODRIGO DE LARRUCEA, JAIME. *Seguridad marítima: Teoría general del riesgo*, Barcelona, Marge Books, 2015.

SANTOFIMIO GAMBOA, JAIME ORLANDO. *Compendio de derecho administrativo*, Bogotá, Externado, 2017.

Anexos



I. Tipologías de buque y estadísticas de arribos 2017 y 2018

La definición de buque es relevante en el derecho colombiano para precisar las condiciones que califican a una embarcación que requiera ser observada desde el ejercicio del derecho de paso inocente. Como fue anunciado en el capítulo en donde se estudió la condición del buque, se presenta a continuación la estadística de arribos a puertos consolidada en Colombia por la Dirección Nacional Marítima –DIMAR– para los años 2017 y 2018.

Tabla 1
Estadísticas de tipo de arribo por año

RAZÓN DE ARRIBO	AÑOS	
	2017	2018
Apoyo y asistencia	97	32
Aprovisionamiento	129	163
Carga y descarga	4.920	4.489
Cargue	2.119	2.165
Descargue	2.266	2.326
Dragado	18	9
Faena y pesca	17	54
Investigación	8	1
Reparación	63	58
Turismo	1.686	2.066
Arribo forzoso	41	41
Retenido	1	4
Desguace	0	2

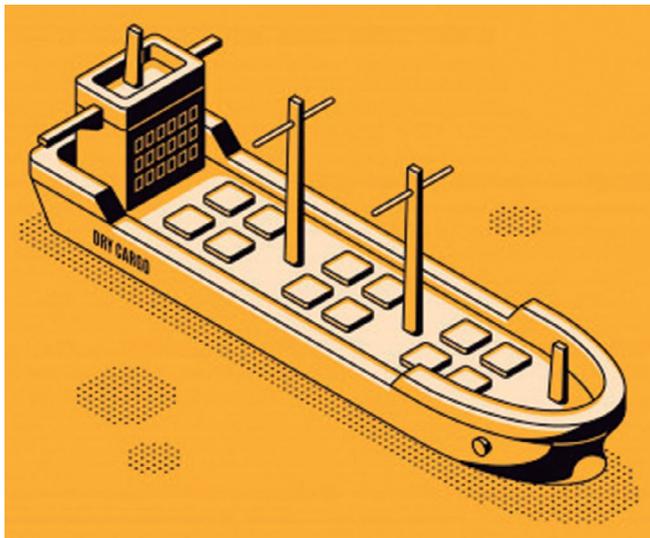
Fuente: La información cuantitativa del arribo de buques es tomada de la Zona de Consultas y Descargas, del Portal de la DIMAR a octubre de 2019, disponible en [<https://www.dimar.mil.co/zona-de-consultas-y-descargas>].

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Para la identificación de las condiciones del buque y la reglamentación para el ejercicio del derecho de paso inocente por mar territorial, según se observó, es necesario tener presentes las tipologías. A continuación, a manera ilustrativa se muestran algunas con base en las estadísticas de arribo a puertos colombianos registrados por la DIMAR.

Tipos de buques

Buques de carga seca (*dry cargo ships*): Estos buques mercantes, poseen su propio equipo de carga, la cual es guardada en diferentes bodegas. La velocidad del proceso de carga y descarga dentro de estos buques, es dependiente de la pericia de la tripulación.



Fuente: Imagen tomada de [https://image.freepik.com/vector-gratis/bandera-seca-web-buque-carga-linea-ejemplo-granelero-arte-transporte-maritimo_33099-995.jpg].

Buques de transporte al granel (*bulk carrier ships*): Estos buques son idóneos para las cargas secas, tipo carbón, granos y minerales. Estos elementos son divididos en diferentes bodegas y cubiertos por escotillas, el proceso de carga se lleva a cabo mediante boquillas o grúas.

Tabla 2
Arribos según esta tipología de buques

	2017	2018
Tanqueros aceites comestibles	50	46
Granelero aceite	2	1
Granelero cargo <i>container</i>	3	5
Granelero auto descargable	87	73
Granelero por volumen	1.580	1.789
Total	1.722	1.914

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [https://image.freepik.com/foto-gratis/barco-granel-mar-hermoso-cielo_41990-38.jpg].

Barcaza (*barge*): Es un artefacto naval, sin propulsión propia, de fondo plano, que se emplea para el transporte fluvial o transporte marítimo de mercancías y pasajeros entre costas cercanas.

Tabla 3
Arribos según esta tipología de buques

	2017	2018
Barcaza	12	13

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [<https://www.ecured.cu/Barcaza#/media/File:Barcaza.jpg>].

Buques de carga general (*general cargo ships*): Los buques de carga general, son buques que transportan elementos generalmente en forma "Breakbulk", es decir, paletas o bolsas, como también puede transportar carga suelta o irregular. El proceso de carga y descarga depende del tipo de carga que lleve.

Tabla 4
Arribos según esta tipología de buques

	2017	2018
Carga general	947	971

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [https://image.freepik.com/foto-gratis/buque-carga-general_75028-82.jpg].

Buques contenedores (*container ships*): Se caracterizan porque dentro de los contenedores se puede organizar la carga que se desee, desde alimentos, hasta automóviles. Estos buques constan de varias bodegas, cada una con “guías de celda” que permiten que los contenedores encajen.

Tabla 5
Arribos según esta tipología de buques

	2017	2018
Transportador de <i>container</i>	4.129	3.990

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [https://image.freepik.com/foto-gratis/vista-aerea-portacontenedores-que-transporta-contenedores-negocio-importacion-exportacion_35024-705.jpg].

Buques refrigerados (*reefer ships*): Este tipo de buque es ideal para carga que necesite refrigeración, tales como la carne, que es guardada en bodegas selladas y refrigeradas, para la conservación de la carga.

Tabla 6
Arribos según esta tipología de buques

	2017	2018
Refrigerador CC	50	26
Carga refrigerada	387	265
Total	437	291

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [<https://vadebarcos.files.wordpress.com/2017/10/buque-de-carga-refrigerada.png>].

Buques Ro-ro (*RO/RO Ships*): Este tipo de buques presentan diferentes formas, como por ejemplo, los transbordadores de vehículos y buques de carga de remolques de camiones. Estos buques, cuentan con distintas cubiertas de vehículos.

Tabla 7
Arribos según esta tipología de buques

	2017	2018
Transporte de vehículos	340	323
RO/RO	77	94
RO/RO CC	12	11
Total	429	428

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [<https://www.ptc.mx/wp-content/uploads/2016/05/wp-1462117729384.jpeg>].

Buques de carga líquida: Generalmente se dividen por tanques separados, en el caso del petróleo, la carga es bombeada hasta estos.

Tabla 8
Arribos según esta tipología de buques

	2017	2018
Tanqueros químicos	354	395
Tanqueros	854	735
Total	1.208	1.130

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [<https://www.monografias.com/trabajos-pdf5/tipos-buques/image010.jpg>].

Anexos

Transportadores de crudo (*oil tankers*): Estos buques, transportan productos refinados, desde terminales grandes hasta puertos más pequeños. Entre los productos que transportan se encuentran el combustible para aviones, petróleo o asfalto, entre otros. Están diseñados para transportar petróleo crudo. El proceso de carga y descarga se realiza, en boyas y terminales en alta mar.

Tabla 9
Arribos según esta tipología de buques

	2017	2018
Oil tankers	74	52

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [<https://www.monografias.com/trabajos-pdf5/tipos-buques/image006.jpg>].

Transportadores de gas licuado (*LNG/LPG gas tankers ships*): Diseñados para transportar gas licuado de petróleo, su forma es esférica, con el objetivo de poseer mayor resistencia. Son buques grandes.

Tabla 10
Arribos según esta tipología de buques

	2017	2018
lng	1	7
lgn/lpg	26	39
lpg	162	150
Total	189	196

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...



Fuente: Imagen tomada de [https://www.mundomaritimo.cl/noticias/get_image/34062/798].

Cargas especializadas: Son aquellos en los cuales la carga es difícil de clasificar y manejar.



Fuente: Imagen tomada de [<https://elsouvenir.com/wp-content/uploads/2016/07/viaje-barco-cargo-3.jpg>].

Anexos

Buque factoría (*factory ship*): Todo buque, de pesca o no, a bordo del cual se somete a los productos de la pesca a una o varias de las siguientes operaciones antes del envasado: fileteado, corte en rodajas, pelado, picado o transformación.

Tabla 11
Arribos según esta tipología de buques

	2017	2018
Factoría pescado	1	1
Transporte pescado	1	0
Total	2	1

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [<https://www.ecoticias.com/sostenibilidad/111527/Prohiben-pescar-buque-factoria-grande-mundo>].

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Transbordador (*ferry*): Es una embarcación que enlaza dos puntos llevando pasajeros y/o vehículos, normalmente en horarios programados.

Tabla 12
Arribos según esta tipología de buques

	2017	2018
Ferry	1	1

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [<https://vadebarcos.files.wordpress.com/2017/06/nws-ferry-renderingjpg-1bedc3c28c3debc0.jpg>].

Anexos

Buques pasajeros (*passenger ships*): Especializado en transportar más de seis mil personas, ajustándose a la comodidad y a las necesidades de los pasajeros.

Tabla 13
Arribos según esta tipología de buques

	2017	2018
Velero	1.175	1.354
Yate	254	180
Trasporte de pasajeros	7	8
Trasporte de pasajeros (crucero)	322	314
Total	1.758	1.856

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [<https://noticiaslogisticaytransporte.com/wp-content/uploads/2014/10/Expertos-cuestionan-la-seguridad-en-los-buques-de-pasajeros-.jpg>].

Barco pesquero (*fishing vessel*): Es un bote o barco que se usa para pescar en el mar, un lago o río. Se emplean muchos tipos de embarcaciones para la pesca comercial, artesanal y deportiva.

Tabla 14
Arribos según esta tipología de buques

	2017	2018
Pesquero	157	126

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [<https://www.critica.com.pa/nacional/panama-publicara-localizacion-en-tiempo-real-de-sus-buques-pesqueros-543765>].

Anexos

Transportador de ganado: Este tipo de buques están equipados con grandes corrales para transportar animales, dentro de su funcionamiento, se debe tener en cuenta la ventilación, alimentación e hidratación del ganado.

Tabla 15
Arribos según esta tipología de buques

	2017	2018
Trasporte de ganado	17	17

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [<https://vadebarcos.files.wordpress.com/2014/03/24d2e60d2a119042c7529dc0b36048c6.jpg>].

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Buques de carga pesada (*heavy-lift ships*): La funcionalidad de estos buques, está en transportar carga extremadamente pesada, algunos de estos cuentan con grúas y otros tienen la capacidad de ser semi sumergibles. Hasta 2019 no existe registro de arribo de este tipo de buques.



Fuente: Imagen tomada de [<https://vadebarcos.files.wordpress.com/2014/03/24d2e60d2a119042c7529dc0b36048c6.jpg>].

Draga (*dredge*): Una draga es un buque equipado con uno o más dispositivos para excavar o succionar materiales del fondo del mar. Los tipos más usuales son las de succión y las de rosario (o cangilones).

Tabla 16
Arribos según esta tipología de buques

	2017	2018
Grúa flotante	1	0
Draga no específica	15	12
Total	16	12

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [<https://www.maritimeinfo.org/es/Maritime-Directory/dredger-es-d67759e8802e11e28d000013721274c6>].

Remolcadores (*tug ships*): Estos buques están disponibles para asistir en el atraque, desatraque y cualquier movimiento de buques grandes. Estos también son utilizados durante el mal tiempo o en el transporte de carga peligrosa.

Tabla 17
Arribos según esta tipología de buques

	2017	2018
Remolcador <i>tug</i>	71	48

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [<https://www.baixamar.com/files/02-12272828439764.jpeg>].

Buque semi sumergible (*flo-flo, float-on float-off*): Sirve para el transporte de grandes cargas (plataformas petrolíferas, barcazas, otros buques, etc.) que no pueden ser transportadas en buques de carga convencionales. Para ello, los buques semi sumergibles *heavy-lift* tienen la capacidad de sumergirse parcialmente llenando sus tanques de lastre para que la carga se coloque “encima”, y luego emerger vaciando esos tanques para levantar la carga encima de su amplia cubierta, dispuesta entre la superestructura a proa y la zona de máquinas a popa.

Tabla 17
Arribos según esta tipología de buques

	2017	2018
Semi sumergible de carga multidimensional	5	2

Fuente: DIMAR. Zona de Consultas y Descargas, cit.



Fuente: Imagen tomada de [<https://vadebarcos.files.wordpress.com/2017/06/kan-sheo-kong.jpg>].

II. Instrumentos internacionales

A continuación, se presentan los convenios e instrumentos internacionales que, según los abanderamientos de los buques que arriban a las aguas bajo la jurisdicción del Estado colombiano, resultan aplicables para protección a la soberanía y la seguridad marítima.

Se toman los abanderamientos de los buques que han arribado desde 2017. Desde ese año han arribado, según estadísticas publicadas por la DIMAR, 88 abanderamientos distintos. Respecto al análisis de instrumentos en materia de seguridad marítima se han tomado las normativas que han surgido a partir de la OMI. Sin embargo, en consideración al hecho que un análisis de los instrumentos de seguridad marítima a partir de los 88 abanderamientos sería demasiado extenso para los propósitos de este estudio, se ha elaborado un *ranking*, para presentar en una tabla los 20 abanderamientos que presentan más arribos. El *ranking* tiene como premisa que el abanderamiento en los primeros lugares no solo significa un mayor número de arribos, sino que además considera que el Estado respectivo haya adoptado un mayor o menor número de instrumentos regulatorios de la OMI para sus prácticas de navegación, por tanto, su posición pueda resultar significativa debido a la correspondencia regulatoria colombiana que se requiera hacer o implementar en atención a las necesidades específicas para los casos de los buques que se declaren en paso inocente. Para calcular el guarismo que permite posicionar un abanderamiento por encima o por debajo del otro, se ha empleado el siguiente método elaborando una fórmula:

El índice de incidencia de control de arribos según bandera es igual al porcentaje representativo de la bandera por los promedios anuales de los arribos dividido en el factor constante para la regulación y control de arribo de los buques según instrumento.

$$i = \frac{\% \text{ FAA}}{K}$$

De donde el factor constante (K) se obtiene a partir del número de convenios de seguridad marítima que han ratificado los Estados cuyos abanderamientos arriban a aguas jurisdiccionales colombianas, tomado desde el cociente entre el número de los Estados parte en cada instrumento en general, sobre el número de Estados parte del instrumento con algún arribo en aguas territoriales colombianas. La sumatoria de cada cociente según instrumento, permite obtener un número general que luego se divide entre el número de instrumentos OMI que Colombia ha ratificado hasta el momento, es decir 18.

Ejemplo: Panamá tiene un 52,92% de arribos desde 2017. A su vez, es Estado parte de 32 instrumentos OMI. Si se observa el instrumento SOLAS, 74. Son 90 Estados con arribos a Colombia que son parte de este instrumento, del cual 168 Estados lo son en todo el planeta. Para este instrumento, el cociente entre 168 y 90 es 1,866. Si hacemos la misma operación con todos instrumentos y sumamos los cocientes de los instrumentos OMI, se obtiene 32,351 que dividido en 18 resulta en el factor constante (K): 1,7972. El denominador índice de incidencia de control de arribos de Panamá sería de 29,468.

Tabla 1
Ranking

BANDERAS DE BUQUES EN ARRIBO A AGUAS TERRITORIALES COLOMBIANAS (ACTUALIZADO HASTA 22/10/2019)	ÍNDICE DE INCIDENCIA DE CONTROL A LOS ARRIBOS SEGÚN BANDERA	PUESTO
Panamá	29,468	1
Liberia	25,363	2
Singapur	13,693	3
Islas Marshall	11,602	4
Malta	10,391	5
Bahamas	7,590	6
Antigua y Barbuda	6,578	7
Hong Kong, China	6,020	8
Estados Unidos	5,989	9

Anexos

Portugal	5,196	10
Chipre	4,351	11
Alemania	3,959	12
Dinamarca	3,193	13
Reino Unido	2,582	14
Países Bajos	2,405	15
Francia	2,087	16
Ecuador	1,497	17
Italia	1,356	18
Noruega	1,299	19
Grecia	1,273	20

Fuente: Número de arribos a partir del consolidado consultado en Dirección General Marítima –DIMAR–, disponible en [<http://app.dimar.mil.co/zonadescarga/Formularios/frmConsultasConsolidadas.aspx?IDReporte=1>].

En materia de seguridad marítima, las estadísticas de los 20 abanderamientos se presentan a partir de las siguientes 12 figuras que componen una tabla⁴⁸⁹.

489 Todas las figuras recopiladas con información obtenida de International Maritime Organization –IMO–, disponible en [<http://www.imo.org/es/About/Conventions/StatusOfConventions/Paginas/Default.aspx>] y Dirección General Marítima –DIMAR–, disponible en [<http://app.dimar.mil.co/zonadescarga/Formularios/frmConsultas-Consolidadas.aspx?IDReporte=1>].

Tabla 2
Índice de control de arribos según tipo de nave y abanderamiento con su respectivo ranking con 12 figuras o partes (actualizado 22/10/2019)

Banderas de buques en arribo a aguas territoriales colombianas	Puesto	Arribos 2017	Arribos 2018	Arribos 2019	Tipo de NAVE que predomina en los arribos	IMO Convention 48	SOLAS Convention 74	SOLAS Protocol 78	SOLAS Protocol 88	SOLAS Agreement 96
Panamá	1	1.965	2.101	1.583	Transportador de containers	x	x	x	x	
Liberia	2	1.852	1.763	1.247	Granelero por volumen	x	x	x	x	
Singapur	3	1.015	901	709	Transportador de containers	x	x	x	x	
Islas Marshall	4	782	782	660	Granelero por volumen	x	x	x	x	
Malta	5	786	679	527	Transportador de containers	x	x	x	x	
Bahamas	6	507	513	435	Granelero por volumen	x	x	x	x	
Antigua & Barbuda	7	489	471	301	Carga general	x	x	x	x	
Hong Kong, China	8	387	409	358	Granelero por volumen	x	x	x	x	
Estados Unidos	9	392	443	313	Velero	x	x	x	x	
Portugal	10	295	326	375	Transportador de containers	x	x	x	x	
Chipre	11	346	225	263	Granelero por volumen	x	x	x	x	
Alemania	12	268	278	213	Transportador de containers	x	x	x	x	x
Dinamarca	13	182	216	214	Transportador de containers	x	x	x	x	x
Reino Unido	14	199	165	131	Velero	x	x	x	x	x
Países Bajos	15	144	174	143	Velero	x	x	x	x	x
Francia	16	149	133	118	Velero	x	x	x	x	
Ecuador	17	132	84	71	Pesquero	x	x	x	x	
Italia	18	120	90	50	Carga refrigerada	x	x	x	x	
Noruega	19	89	73	87	Transportador de vehículos Ro/Ro	x	x	x	x	x
Grecia	20	113	75	56	Tanquero	x	x	x	x	
x = ratificación										
d = denunciado										

Anexos

Banderas de buques en arribo a aguas territoriales colombianas	Puesto	Arribos 2017	Arribos 2018	Arribos 2019	Tipo de NAVE que predomina en los arribos	LOADLINES Convention 66	LOADLINES Protocol 88	TONAGGE Convention 69	COLREG Convention 72	csc Convention 72
Panamá	1	1.965	2.101	1.583	Transportador de containers	x	x	x	x	
Liberia	2	1.852	1.763	1.247	Granelero por volumen	x	x	x	x	x
Singapur	3	1.015	901	709	Transportador de containers	x	x	x	x	
Islas Marshall	4	782	782	660	Granelero por volumen	x	x	x	x	x
Malta	5	786	679	527	Transportador de containers	x	x	x	x	
Bahamas	6	507	513	435	Granelero por volumen	x	x	x	x	x
Antigua & Barbuda	7	489	471	301	Carga general	x	x	x	x	
Hong Kong, China	8	387	409	358	Granelero por volumen	x	x	x	x	x
Estados Unidos	9	392	443	313	Velero	x	x	x	x	x
Portugal	10	295	326	375	Transportador de containers	x	x	x	x	x
Chipre	11	346	225	263	Granelero por volumen	x	x	x	x	x
Alemania	12	268	278	213	Transportador de containers	x	x	x	x	x
Dinamarca	13	182	216	214	Transportador de containers	x	x	x	x	x
Reino Unido	14	199	165	131	Velero	x	x	x	x	x
Países Bajos	15	144	174	143	Velero	x	x	x	x	x
Francia	16	149	133	118	Velero	x	x	x	x	x
Ecuador	17	132	84	71	Pesquero	x	x	x	x	
Italia	18	120	90	50	Carga refrigerada	x	x	x	x	x
Noruega	19	89	73	87	Transportador de vehículos Ro/Ro	x	x	x	x	x
Grecia	20	113	75	56	Tanquero	x	x	x	x	x
x = ratificación										
d = denunciado										

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Banderas de buques en arribo a aguas territoriales colombianas	Puesto	Arribos 2017	Arribos 2018	Arribos 2019	Tipo de NAVE que predomina en los arribos	CSC Amendments 93	SFV Protocol 93	Cape Town Agreement 12	STCW Convention 78	STCW-F Convention 95
Panamá	1	1.965	2.101	1.583	Transportador de containers				x	
Liberia	2	1.852	1.763	1.247	Granelero por volumen		x		x	
Singapur	3	1.015	901	709	Transportador de containers				x	
Islas Marshall	4	782	782	660	Granelero por volumen	x			x	
Malta	5	786	679	527	Transportador de containers				x	
Bahamas	6	507	513	435	Granelero por volumen				x	
Antigua & Barbuda	7	489	471	301	Carga general				x	
Hong Kong, China	8	387	409	358	Granelero por volumen				x	
Estados Unidos	9	392	443	313	Velero				x	
Portugal	10	295	326	375	Transportador de containers				x	x
Chipre	11	346	225	263	Granelero por volumen				x	
Alemania	12	268	278	213	Transportador de containers		x	x	x	
Dinamarca	13	182	216	214	Transportador de containers		x	x	x	x
Reino Unido	14	199	165	131	Velero				x	
Países Bajos	15	144	174	143	Velero	x	x	x	x	x
Francia	16	149	133	118	Velero		x	x	x	x
Ecuador	17	132	84	71	Pesquero				x	
Italia	18	120	90	50	Carga refrigerada		x		x	
Noruega	19	89	73	87	Transportador de vehículos Ro/Ro		x	x	x	x
Grecia	20	113	75	56	Tanquero				x	
x = ratificación										
d = denunciado										

Anexos

Banderas de buques en arribo a aguas territoriales colombianas	Puesto	Arribos 2017	Arribos 2018	Arribos 2019	Tipo de NAVE que predomina en los arribos	SAR Convention 79	STP Agreement 71	Space STP Protocol 73	IMSO Convention 76	INMARSAT OA 76
Panamá	1	1.965	2.101	1.583	Transportador de containers	x			x	x
Liberia	2	1.852	1.763	1.247	Granelero por volumen	x			x	x
Singapur	3	1.015	901	709	Transportador de containers	x			x	x
Islas Marshall	4	782	782	660	Granelero por volumen				x	x
Malta	5	786	679	527	Transportador de containers	x			x	x
Bahamas	6	507	513	435	Granelero por volumen				x	x
Antigua & Barbuda	7	489	471	301	Carga general	x			x	
Hong Kong, China	8	387	409	358	Granelero por volumen	x	x	x	x	
Estados Unidos	9	392	443	313	Velero	x			x	x
Portugal	10	295	326	375	Transportador de containers	x			x	x
Chipre	11	346	225	263	Granelero por volumen	x	x	x	x	x
Alemania	12	268	278	213	Transportador de containers	x			x	x
Dinamarca	13	182	216	214	Transportador de containers	x			x	x
Reino Unido	14	199	165	131	Velero	x	x	x	x	x
Países Bajos	15	144	174	143	Velero	x			x	x
Francia	16	149	133	118	Velero	x	x	x	x	x
Ecuador	17	132	84	71	Pesquero	x			x	
Italia	18	120	90	50	Carga refrigerada	x			x	x
Noruega	19	89	73	87	Transportador de vehículos Ro/Ro	x	x	x	x	x
Grecia	20	113	75	56	Tanquero	x	x	x	x	x
x = ratificación										
d = denunciado										

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Banderas de buques en arribo a aguas territoriales colombianas	Puesto	Arribos 2017	Arribos 2018	Arribos 2019	Tipo de NAVE que predomina en los arribos	IMSO Amendments 06	IMSO Amendments 08	FACILITATION Convention 65	MARPOL 73/78 (Annex I/II)	MARPOL 73/78 (Annex III)
Panamá	1	1.965	2.101	1.583	Transportador de containers			x	x	x
Liberia	2	1.852	1.763	1.247	Granelero por volumen			x	x	x
Singapur	3	1.015	901	709	Transportador de containers			x	x	x
Islas Marshall	4	782	782	660	Granelero por volumen			x	x	x
Malta	5	786	679	527	Transportador de containers			x	x	x
Bahamas	6	507	513	435	Granelero por volumen			x	x	x
Antigua & Barbuda	7	489	471	301	Carga general			x	x	x
Hong Kong, China	8	387	409	358	Granelero por volumen			x	x	x
Estados Unidos	9	392	443	313	Velero			x	x	x
Portugal	10	295	326	375	Transportador de containers			x	x	x
Chipre	11	346	225	263	Granelero por volumen			x	x	x
Alemania	12	268	278	213	Transportador de containers	x	x	x	x	x
Dinamarca	13	182	216	214	Transportador de containers	x	x	x	x	x
Reino Unido	14	199	165	131	Velero			x	x	x
Países Bajos	15	144	174	143	Velero	x	x	x	x	x
Francia	16	149	133	118	Velero			x	x	x
Ecuador	17	132	84	71	Pesquero	x	x	x	x	x
Italia	18	120	90	50	Carga refrigerada			x	x	x
Noruega	19	89	73	87	Transportador de vehículos Ro/Ro			x	x	x
Grecia	20	113	75	56	Tanquero			x	x	x
x = ratificación										
d = denunciado										

Anexos

Banderas de buques en arribo a aguas territoriales colombianas	Puesto	Arribos 2017	Arribos 2018	Arribos 2019	Tipo de NAVE que predomina en los arribos	MAE	MAE	MAE	MAE	MAE
						MAE	MAE	MAE	MAE	MAE
Panamá	1	1.965	2.101	1.583	Transportador de containers	x	x	x	x	
Liberia	2	1.852	1.763	1.247	Granelero por volumen	x	x	x		
Singapur	3	1.015	901	709	Transportador de containers	x	x	x		
Islas Marshall	4	782	782	660	Granelero por volumen	x	x	x		x
Malta	5	786	679	527	Transportador de containers	x	x	x	x	
Bahamas	6	507	513	435	Granelero por volumen	x	x	x		
Antigua & Barbuda	7	489	471	301	Carga general	x	x	x	x	x
Hong Kong, China	8	387	409	358	Granelero por volumen	x	x	x	x	x
Estados Unidos	9	392	443	313	Velero		x	x	x	
Portugal	10	295	326	375	Transportador de containers	x	x	x	x	
Chipre	11	346	225	263	Granelero por volumen	x	x	x	x	
Alemania	12	268	278	213	Transportador de containers	x	x	x	x	x
Dinamarca	13	182	216	214	Transportador de containers	x	x	x	x	x
Reino Unido	14	199	165	131	Velero	x	x	x	x	x
Países Bajos	15	144	174	143	Velero	x	x	x	x	x
Francia	16	149	133	118	Velero	x	x	x	x	x
Ecuador	17	132	84	71	Pesquero	x	x			
Italia	18	120	90	50	Carga refrigerada	x	x	x	x	x
Noruega	19	89	73	87	Transportador de vehículos Ro/Ro	x	x	x	x	x
Grecia	20	113	75	56	Tanquero	x	x	x	x	
x = ratificación										
d = denunciado										

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Banderas de buques en arribo a aguas territoriales colombianas	Puesto	Arribos 2017	Arribos 2018	Arribos 2019	Tipo de NAVE que predomina en los arribos	INTERVENTION Convention 69	INTERVENTION Protocol 73	CLC Convention 69	CLC Protocol 76	CLC Protocol 92
Panamá	1	1.965	2.101	1.583	Transportador de containers	x		d		x
Liberia	2	1.852	1.763	1.247	Granelero por volumen	x	x	d	x	x
Singapur	3	1.015	901	709	Transportador de containers			d	x	x
Islas Marshall	4	782	782	660	Granelero por volumen	x	x	d	x	x
Malta	5	786	679	527	Transportador de containers			d	d	x
Bahamas	6	507	513	435	Granelero por volumen	x	x	d	x	x
Antigua & Barbuda	7	489	471	301	Carga general			d	x	x
Hong Kong, China	8	387	409	358	Granelero por volumen	x	x	d	d	x
Estados Unidos	9	392	443	313	Velero	x	x			
Portugal	10	295	326	375	Transportador de containers	x	x	d	x	x
Chipre	11	346	225	263	Granelero por volumen			d	x	x
Alemania	12	268	278	213	Transportador de containers	x	x	d	x	x
Dinamarca	13	182	216	214	Transportador de containers	x	x	d	x	x
Reino Unido	14	199	165	131	Velero	x	x	d	d	x
Países Bajos	15	144	174	143	Velero	x	x	d	x	x
Francia	16	149	133	118	Velero	x	x	d	x	x
Ecuador	17	132	84	71	Pesquero	x		x		x
Italia	18	120	90	50	Carga refrigerada	x	x	d	x	x
Noruega	19	89	73	87	Transportador de vehículos Ro/Ro	x	x	d	x	x
Grecia	20	113	75	56	Tanquero			d	x	x
x = ratificación										
d = denunciado										

Anexos

Banderas de buques en arribo a aguas territoriales colombianas	Puesto	Arribos 2017	Arribos 2018	Arribos 2019	Tipo de NAVE que predomina en los arribos	FUND Protocol 76	FUND Protocol 92	FUND Protocol 03	NUCLEAR Convention 71	FAL Convention 74
Panamá	1	1.965	2.101	1.583	Transportador de containers		x			
Liberia	2	1.852	1.763	1.247	Granelero por volumen	x	x		x	x
Singapur	3	1.015	901	709	Transportador de containers		x			
Islas Marshall	4	782	782	660	Granelero por volumen	x	x			d
Malta	5	786	679	527	Transportador de containers	d	x			
Bahamas	6	507	513	435	Granelero por volumen	x	x			x
Antigua & Barbuda	7	489	471	301	Carga general		x			
Hong Kong, China	8	387	409	358	Granelero por volumen	d	x			x
Estados Unidos	9	392	443	313	Velero					
Portugal	10	295	326	375	Transportador de containers	x	x	x		
Chipre	11	346	225	263	Granelero por volumen	x	x			
Alemania	12	268	278	213	Transportador de containers	x	x	x	x	
Dinamarca	13	182	216	214	Transportador de containers	x	x	x	x	
Reino Unido	14	199	165	131	Velero	d	x	x		d
Países Bajos	15	144	174	143	Velero	x	x	x	x	
Francia	16	149	133	118	Velero	x	x	x	x	
Ecuador	17	132	84	71	Pesquero		x			
Italia	18	120	90	50	Carga refrigerada	x	x	x	x	
Noruega	19	89	73	87	Transportador de vehículos Ro/Ro	x	x	x	x	
Grecia	20	113	75	56	Tanquero	x	x	x		d
x = ratificación										
d = denunciado										

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Banderas de buques en arribo a aguas territoriales colombianas	Puesto	Arribos 2017	Arribos 2018	Arribos 2019	Tipo de NAVE que predomina en los arribos	PAL Protocol 76	PAL Protocol 90	PAL Protocol 02	LLMC Convention 76	LLMC Protocol 96
Panamá	1	1.965	2.101	1.583	Transportador de containers			x		
Liberia	2	1.852	1.763	1.247	Granelero por volumen	x			x	x
Singapur	3	1.015	901	709	Transportador de containers				d	x
Islas Marshall	4	782	782	660	Granelero por volumen	d		x	x	x
Malta	5	786	679	527	Transportador de containers			x		x
Bahamas	6	507	513	435	Granelero por volumen	x			x	
Antigua & Barbuda	7	489	471	301	Carga general				x	x
Hong Kong, China	8	387	409	358	Granelero por volumen	x			x	x
Estados Unidos	9	392	443	313	Velero					
Portugal	10	295	326	375	Transportador de containers			x		x
Chipre	11	346	225	263	Granelero por volumen				x	x
Alemania	12	268	278	213	Transportador de containers				d	x
Dinamarca	13	182	216	214	Transportador de containers			x	d	x
Reino Unido	14	199	165	131	Velero	d		x	d	x
Países Bajos	15	144	174	143	Velero			x	d	x
Francia	16	149	133	118	Velero			x	x	x
Ecuador	17	132	84	71	Pesquero					
Italia	18	120	90	50	Carga refrigerada					
Noruega	19	89	73	87	Transportador de vehículos Ro/Ro			x	d	x
Grecia	20	113	75	56	Tanquero	d		x	x	x
x = ratificación										
d = denunciado										

Anexos

Banderas de buques en arribo a aguas territoriales colombianas	Puesto	Arribos 2017	Arribos 2018	Arribos 2019	Tipo de NAVE que predomina en los arribos	SUA Convention 88	SUA Protocol 88	SUA Convention 05	SUA Protocol 05	SALVAGE Convention 89
						x	x	x	x	
Panamá	1	1.965	2.101	1.583	Transportador de containers	x	x	x	x	
Liberia	2	1.852	1.763	1.247	Granelero por volumen	x	x			x
Singapur	3	1.015	901	709	Transportador de containers	x	x			
Islas Marshall	4	782	782	660	Granelero por volumen	x	x	x	x	x
Malta	5	786	679	527	Transportador de containers	x	x			
Bahamas	6	507	513	435	Granelero por volumen	x	x			
Antigua & Barbuda	7	489	471	301	Carga general	x	x	x	x	
Hong Kong, China	8	387	409	358	Granelero por volumen	x	x			x
Estados Unidos	9	392	443	313	Velero	x	x	x	x	x
Portugal	10	295	326	375	Transportador de containers	x	x	x	x	
Chipre	11	346	225	263	Granelero por volumen	x	x			
Alemania	12	268	278	213	Transportador de containers	x	x	x	x	x
Dinamarca	13	182	216	214	Transportador de containers	x	x	x	x	x
Reino Unido	14	199	165	131	Velero	x	x			x
Países Bajos	15	144	174	143	Velero	x	x	x	x	x
Francia	16	149	133	118	Velero	x	x	x	x	x
Ecuador	17	132	84	71	Pesquero	x	x			x
Italia	18	120	90	50	Carga refrigerada					
Noruega	19	89	73	87	Transportador de vehículos Ro/Ro	x	x	x	x	x
Grecia	20	113	75	56	Tanquero	x	x	x	x	x
x = ratificación										
d = denunciado										

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Banderas de buques en arribo a aguas territoriales colombianas	Puesto	Arribos 2017	Arribos 2018	Arribos 2019	Tipo de NAVE que predomina en los arribos	OPRC Convention 90	HNS Convention 96	HNS Protocol 10	OPRC / HNS 00	BUNKERS Convention 01
Panamá	1	1.965	2.101	1.583	Transportador de containers					x
Liberia	2	1.852	1.763	1.247	Granelero por volumen	x	x		x	x
Singapur	3	1.015	901	709	Transportador de containers	x			x	x
Islas Marshall	4	782	782	660	Granelero por volumen	x				x
Malta	5	786	679	527	Transportador de containers	x			x	x
Bahamas	6	507	513	435	Granelero por volumen	x				x
Antigua & Barbuda	7	489	471	301	Carga general	x				x
Hong Kong, China	8	387	409	358	Granelero por volumen	x				x
Estados Unidos	9	392	443	313	Velero	x				
Portugal	10	295	326	375	Transportador de containers	x			x	x
Chipre	11	346	225	263	Granelero por volumen		x			x
Alemania	12	268	278	213	Transportador de containers	x			x	x
Dinamarca	13	182	216	214	Transportador de containers	x		x	x	x
Reino Unido	14	199	165	131	Velero	x				x
Países Bajos	15	144	174	143	Velero	x			x	x
Francia	16	149	133	118	Velero	x			x	x
Ecuador	17	132	84	71	Pesquero	x			x	
Italia	18	120	90	50	Carga refrigerada	x				x
Noruega	19	89	73	87	Transportador de vehículos Ro/Ro	x		x	x	x
Grecia	20	113	75	56	Tanquero	x			x	x
x = ratificación										
d = denunciado										

Para aquellos instrumentos bilaterales con incidencia en materia de protección y defensa marítima, se presentan las siguientes 11 figuras que comprenden una tabla⁴⁹⁰.

Tabla 3
Instrumentos internacionales de índole bilateral
sobre protección y defensa vigentes a octubre 2019

BILATERALES	ESTADO PARTE	ENTRADA EN VIGOR	ARRIBOS DEL ABANDERAMIENTO DEL ESTADO PARTE 2018 y 2019
NOMBRE			
Tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre Colombia y Alemania	Alemania 1892	12/07/1894	759
Tratado de Amistad, Liga y Confederación entre Colombia y México	México 1823	2/09/1825	1
Acuerdo de cooperación en materia de lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas entre Colombia y México	México 1997	19/07/1997	
Tratado de Amistad, Navegación y Comercio entre Colombia y los Países Bajos	Países Bajos 1829	15/02/1830	461
Tratado de Amistad y Alianza entre Colombia y el Estado de Buenos Aires	Argentina 1823	08/03/1823	5
Acuerdo para la prevención e investigación del delito de la trata de personas y la asistencia y protección de sus víctimas entre Colombia y Argentina	Argentina 2013	10/06/2018	
Tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre Colombia y Gran Bretaña y sus enmiendas de 1912, 1938 y 1980	Reino Unido 1866	17/10/1876 y 17/11/1980	495
Memorando de entendimiento entre Colombia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte sobre asistencia mutua con relación al tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas	Reino Unido 1993	28/11/1993	

490 Para todas las figuras de la tabla, información recopilada del Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, disponible en [<http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/sitepages/menu.aspx>].

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Tratado sobre delimitación de áreas marinas y submarinas y cooperación marítima entre Colombia y Costa Rica adicional al firmado en San José el 17 de marzo de 1977	Costa Rica 1824	20/02/2001	4
Acuerdo complementario entre Colombia y Costa Rica sobre cooperación marítima en las aguas jurisdiccionales correspondientes a cada Estado para la lucha contra el tráfico de drogas, la explotación ilegal de las zonas económicas exclusivas y la búsqueda y rescate de buques extraviados	Costa Rica 2004	17/10/2009	
Acuerdo de cooperación operativa y estratégica entre Colombia y la Oficina Europea de Policía	Unión Europea 2004	24/02/2014	0
Memorando de entendimiento entre Colombia y Estados Unidos sobre la condición legal de los miembros de las fuerzas armadas de los Estados Unidos presentes temporalmente en territorio colombiano	Estados Unidos 1993	29/10/1993	1.148
Tratado relativo a la situación de Quitasueño, Roncador y Serrana entre Colombia y Estados Unidos	Estados Unidos 1972	17/09/1981	
Canje de notas que constituye un acuerdo entre Colombia y Estados Unidos sobre “la condición de Quitasueño”	Estados Unidos 1972	8/09/1972	
Canje de notas que constituye un acuerdo entre Colombia y Estados Unidos relativo a la transferencia a Colombia de la propiedad del faro situado en Quitasueño y las ayudas de navegación en oncador y Serrana	Estados Unidos 1972	8/09/1972	
Canje de notas que constituye un acuerdo entre Colombia y Estados Unidos sobre el proyecto “Derechos de pesca a ciudadanos y buques de los Estados Unidos en Quitasueño, Serrana y Roncador”	Estados Unidos 1983	6/12/1983	
Acuerdo entre Colombia y Estados Unidos relativo a una misión del ejército, una misión naval y una misión aérea de las fuerzas militares de los Estados Unidos en territorio colombiano	Estados Unidos 1974	16/04/1975	
Canje de notas que constituye un acuerdo sobre “asistencia militar” entre Colombia y Estados Unidos	Estados Unidos 1952	17/04/1952	
Carta de Acuerdo sobre el control de narcóticos entre Colombia y Estados Unidos	Estados Unidos 1997	27/08/1997	

Anexos

Memorando de entendimiento entre Colombia y Estados Unidos sobre transferencia, uso, seguridad y seguimiento de la utilización de los artículos, servicios o adiestramiento conexo que el Gobierno de los Estados Unidos pueda suministrar al Gobierno colombiano	Estados Unidos 1997	1/08/1997	
Memorando de entendimiento entre Colombia y Estados Unidos sobre cooperación en materia de investigaciones y procesos que involucren o estén relacionados con la incautación y decomiso de bienes y utilidades provenientes del tráfico ilícito de drogas, sustancias psicotrópicas o cualquier actividad delictiva conexas con este	Estados Unidos 1990	24/07/1990	
Acuerdo complementario al tratado general de cooperación en materia de defensa entre Italia y Colombia	Italia 2010	1/02/2018	260
Acuerdo para la detección, recuperación y devolución de vehículos de transporte terrestre, aéreo y acuático entre Colombia y Venezuela	Venezuela 1993	17/10/1996	
Acuerdo de cooperación entre Colombia y Venezuela en la lucha contra el problema mundial de las drogas	Venezuela 2011	13/12/2011	
Canje de notas que constituye un acuerdo sobre "el archipiélago de Los Monjes" entre Colombia y Venezuela	Venezuela 1952	22/11/1952	
Canje de notas que constituye un acuerdo sobre una comisión binacional de coordinación y seguimiento para evitar y reprimir los delitos de los que son objetos los vehículos de transporte aéreo, terrestre y acuático entre Colombia y Venezuela	Venezuela 1990	26/07/1990	102
Canje de notas que constituye un acuerdo sobre la certificación de tipificación global para los delitos por tráfico de estupefacientes entre Colombia y Venezuela	Venezuela 1997	29/12/1997	
Canje de notas que constituye un acuerdo por el que se enmienda el convenio entre Colombia y Venezuela para la prevención, control y represión del tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas del 13 de diciembre de 1978, en específico su artículo 6.º y el acta n.º 1	Venezuela 1984	24/07/1984	

Anexos

Reglamento de tránsito marítimo y fluvial transfronterizo y para los puertos de Buenaventura y Manta entre Colombia y Ecuador	Ecuador 1998	12/06/1998	
Canje de notas que constituye un acuerdo de funcionamiento de los centros binacionales de atención en frontera CEBAF en San Miguel al amparo de lo dispuesto en la Decisión 502 de la Comunidad Andina entre Colombia y Ecuador	Ecuador 2012	11/12/2012	
Reglamento para el funcionamiento del Comité Binacional Colombo-Ecuatoriano de seguridad, vigilancia y control fronterizo	Ecuador 1996	17/12/1996	
Memorando de entendimiento sobre cooperación judicial entre Colombia y Ecuador	Ecuador 1991	20/08/1991	
Tratado sobre delimitación marítima entre Colombia y Honduras	Honduras 1986	20/12/1999	25
Acuerdo administrativo entre Colombia y Honduras para la prevención, control y represión del tráfico ilícito de sustancias estupefacientes y psicotrópicas	Honduras 1980	4/03/1980	
Convenio administrativo entre Colombia y República Dominicana para el control, la prevención y la represión del uso y tráfico ilícito de sustancias estupefacientes y psicotrópicas	República Dominicana 1980	3/11/1980	8
Acuerdo de asistencia recíproca entre Colombia y Brasil para la prevención, control, represión del uso y tráfico ilícito de sustancias estupefacientes y psicotrópicas	Brasil 1981	12/05/1981	24
Acuerdo de cooperación entre Colombia y Brasil para impedir el desvío de precursores y sustancias químicas esenciales para el procesamiento de estupefacientes y sustancias psicotrópicas	Brasil 1997	9/09/1999	
Tratado de límites entre Colombia y Panamá	Panamá 1924	31/01/1925	5.649
Tratado sobre delimitación de áreas marinas y submarinas y asuntos conexos entre Colombia y Panamá	Panamá 1976	30/11/1977	
Acuerdo entre Colombia y Panamá sobre las medidas para impedir la desviación de precursores químicos y sustancias esenciales	Panamá 1993	21/09/1998	

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Acuerdo entre Colombia y Chile sobre cooperación mutua para la prevención del uso indebido y control del tráfico ilícito de stupefacientes y sustancias psicotrópicas	Chile 1997	10/03/1997	43
Acuerdo sobre cooperación para la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas entre Colombia y Paraguay	Paraguay 1997	31/07/1997	0
Canje de notas que constituye un acuerdo sobre la enmienda al artículo 2.º del Convenio entre Colombia y Rusia sobre cooperación en la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y delitos conexos del 26 de noviembre de 1997 “para modificar el listado de las autoridades centrales designadas por la parte rusa”	Rusia 2003	24/06/2003	0
Convenio entre Colombia y Rusia sobre cooperación en la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y delitos conexos	Rusia 1997	5/05/1999	
Acuerdo sobre asistencia recíproca entre Colombia y Uruguay sobre cooperación y colaboración en la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y su abuso en el marco de la Convención de la Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas suscrita en Viena el 20 de diciembre de 1988	Uruguay 1998	1/09/2001	0
Acuerdo entre Colombia y Perú sobre cooperación en materia de desarrollo alternativo y prevención del consumo, rehabilitación y control del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y sus delitos conexos	Perú 1998	24/12/1998	6
Canje de notas que constituye un acuerdo sobre “establecimiento de mecanismos de cooperación y coordinación en materia de seguridad, compatibilidad y adopción de medidas en las respectivas legislaciones contra el terrorismo” entre Colombia y Perú	Perú 1998	5/10/1998	
Canje de notas que constituye un acuerdo entre Colombia y Perú para el establecimiento de mecanismos de cooperación y coordinación en materia de seguridad, compatibilización y adopción de medidas en las respectivas legislaciones contra el terrorismo	Perú 1998	24/02/1998	

Anexos

Acuerdo entre Colombia y España sobre cooperación en materia de prevención del uso indebido y control del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas	España 1998	5/03/2004	48
Memorando de entendimiento entre Colombia y China sobre cooperación en la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y delitos conexos	China 1998	17/09/1998	53
Tratado sobre delimitación marítima entre Colombia y Jamaica	Jamaica 1993	14/03/1994	30
Acuerdo entre Colombia y Jamaica para la cooperación en la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas	Jamaica 1998	14/01/1999	
Acuerdo sobre actividades de exploración en el área de régimen común establecida por el tratado de delimitación marítima entre Colombia y Jamaica	Jamaica 2008	4/11/2008	
Canje de notas que constituye un acuerdo relativo al estudio para el desarrollo de los recursos pesqueros marítimos colombianos entre Colombia y Japón	Japón 1978	19/12/1978	43
Acuerdo sobre delimitaciones fronterizas marítimas entre Colombia y Haití	Haití 1978	16/02/1979	0
Tratado sobre cuestiones territoriales entre Colombia Nicaragua	Nicaragua 1928	5/05/1930	16
Canje de notas relativo a los transportes marítimos entre Colombia y la Comunidad Económica Europea	Comunidad Económica del Carbón y el Acero Comunidad Económica Europea Comunidad Europea de la Energía Atómica	10/06/1993	0
Memorando de entendimiento entre Colombia y El Salvador para la prevención e investigación del delito de la trata de personas y la asistencia y protección de sus víctimas	El Salvador 2013	27/09/2013	0

La regulación del derecho al paso inocente de buques extranjeros...

Convenio de cooperación técnico-militar entre Colombia y Francia	Francia 1996	31/07/1996	400
Acuerdo sobre pesca artesanal entre Colombia y Ecuador	Ecuador 1994	17/06/2011	287
Convenio sobre delimitación de áreas marinas y submarinas y cooperación marítima entre Colombia y Ecuador	Ecuador 1975	22/12/1975	
Convenio administrativo de cooperación entre Colombia y Ecuador para prevenir, controlar y reprimir el tráfico ilícito de sustancias estupefacientes y psicotrópicas	Ecuador 1979	2/03/1979	
Canje de notas que constituye un acuerdo sobre la Decisión 501 de la Comunidad Andina relativa a las zonas de integración fronteriza entre Colombia y Ecuador	Ecuador 2002	28/11/2002	
Modificación al acuerdo suscrito entre Colombia y Ecuador el 23 de agosto de 1993 para crear el paso de frontera en la zona litoral del Pacífico	Ecuador 1993	24/08/1993	
Canje de notas que constituye un acuerdo por el cual se incluye el departamento del Cauca dentro de la zona de integración fronteriza establecida en el Título I, Capítulo I del Convenio sobre tránsito de personas, vehículos, embarcaciones fluviales y marítimas entre Colombia y Ecuador	Ecuador 1993	23/08/1993	
Canje de notas que constituye un acuerdo para la incorporación de los puertos de Manta y Buenaventura para efectos del transporte marítimo multimodal binacional dentro de la zona de integración fronteriza establecida en el Título vii, Capítulo xviii del Convenio sobre tránsito de personas, vehículos, embarcaciones fluviales y marítimas y aeronaves entre Colombia y Ecuador	Ecuador 1997	12/09/1997	
Reglamento establecido entre Colombia y Ecuador para la detención, recuperación y devolución de automotores, aeronaves y embarcaciones	Ecuador 2012	11/12/2012	
Convenio sobre tránsito de personas, vehículos, embarcaciones fluviales y marítimas y aeronaves entre Colombia y Ecuador	Ecuador 1990	11/11/1992	
Reglamento del Comité Técnico Binacional de Transporte Acuático entre Colombia y Ecuador	Ecuador 1996	17/12/1996	