



Manual provisional de derecho de presas

**Jaime Gómez Herrera
Arnold E. Arnedo C.
Jaime Gaviria Becerra
Juan Pablo Rairán H.**

Trabajo de grado para optar al título profesional:

Curso de Estado Mayor (CEM)

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

Bogotá D.C., Colombia

MANUAL PROVISIONAL DE
DERECHO DE PRESAS

MANUAL PROVISIONAL DE

DERECHO DE PRESAS

MANUAL PROVISIONAL DE

Alumnos : DERECHO DE PRESAS

MYIM Arnold E. Arnedo Cardona

CCCG Jaime Gaviria Becerra

CCCG Juan Pablo Raixán H.

MANUAL PROVISIONAL DE
-DERECHO DE PRESAS
MANUAL PROVISIONAL DE

DERECHO DE PRESAS

- Cap. I - INTRODUCCION
- Cap. II - DEFINICIONES
- Cap. III - DISPOSICIONES OFICIALES SOBRE LA MATERIA
- Cap. IV - FORMATO PARA LA PRACTICA DE VISITAS

INDICE

633

- Alumnos :
- MYIM Jaime Gómez Herrera
 - MYIM Arnold E. Arnedo Cardona
 - CCCG Jaime Gaviria Becerra
 - CCCG Juan Pablo Rairán H.

I : INTRODUCCION

Hasta el presente, en la Armada, se carece de una guía práctica que oriente al Oficial, y más concretamente al Comandante de Buque, en la solución de los problemas que se le puedan presentar cuando le sea preciso abordar una embarcación para practicarle el derecho de visita.

MANUAL PROVISIONAL DE -DERECHO DE PRESAS

Cap. I INTRODUCCION

Cap. II DEFINICIONES

Cap. III DISPOSICIONES OFICIALES SOBRE LA MATERIA

Cap. IV FORMATO PARA LA PRACTICA DE VISITAS

INDICE

El Comité que adelantó esta labor de recopilación trabajó con entusiasmo y la mejor voluntad, animados de hacer de éste folleto útil a todo jefe naval. No obstante, el propio análisis del problema nos ha llevado al convencimiento de que dentro de las limitaciones de tiempo y medios de consulta a que está sometido el Oficial que adelanta el Curso de

Estado Mayor no se puede llegar al agotamiento de un tema de

Hasta el presente, en la Armada, se carece de una guía práctica que oriente al Oficial, y más concretamente al Comandante de Buque, en la solución de los problemas que se le puedan presentar cuanto le sea preciso abordar una embarcación para practicarle el derecho de visita.

Existen desde luego múltiples y muy bien comentados textos sobre Derecho Marítimo Internacional cuyo estudio y conocimiento es de la mayor importancia para el profesional del mar, y en los cuales encuentra el Oficial la guía básica para sus procedimientos. De ello estamos concientes quienes hemos preparado este trabajo, y pretendemos por tanto simplemente complementar y precisar esas doctrinas con aquellas disposiciones adoptadas concretamente por el Gobierno de Colombia y los neutrales.

El Comité que adelantó esta labor de recopilación trabajó con entusiasmo y la mejor voluntad, animados de hacer de éste folleto útil a todo jefe naval. No obstante, el propio análisis del problema nos ha llevado al convencimiento de que dentro de las limitaciones de tiempo y medios de consulta a que está sometido el Oficial que adelanta el Curso de

Estado Mayor no se puede llegar al agotamiento de un tema de tanto interés, como fue nuestro propósito inicial, de estímulo para la recopilación de un definitivo Manual Colombiano. Es esta una tarea vasta y delicada que merece un tratamiento de especial cuidado, razón por la cual nos anticipamos a recomendar la creación de un comité de estructura jurídica para que revise y complemente este ensayo, con miras a obtener unas instrucciones precisas y claras sobre lo que debe y no debe hacer el oficial cuando tenga necesidad de abordar -- una nave para practicarle el derecho de visita. Más especialmente en tiempo de guerra, los inconvenientes con que tropieza todo jefe naval en la práctica al afrontar problemas que toquen con el Derecho Marítimo Internacional son de gran envergadura, y su trascendencia y delicadeza a nadie escapa, da das las circunstancias de constante oposición entre los beligerantes y los neutrales.

Un paso en falso en estos ajetreos puede costar al Oficial Naval su carrera y hasta envolver al país en una disputa con otra nación.

Con las anteriores salvedades, presentamos a la consideración este trabajo animados del deseo de que tenga una utili--

dad práctica para todos los Comandantes de Buque y Oficiales de la ARC en general, y en la esperanza de que sirva de estímulo para la recopilación de un definitivo Manual Colombiano de Derecho de Presas. El pago de un salario, en servicio público, útil a su Estado, aun cuando a ello se resisten sus propietarios y capitanes. Esto se ejerce únicamente en épocas de guerra.

2o.- BLOQUEO.- Lo constituye la ocupación real y efectiva por uno de los beligerantes de una parte del mar jurisdiccional de su adversario, disponiendo sus fuerzas navales de tal manera que una embarcación no pueda entrar ni salir del puerto o bahías bloqueadas, sin correr riesgo evidente de ser apresado.

El objeto del bloqueo es impedir el comercio marítimo en uno o varios puertos enemigos.

La ocupación del bloqueo debe ser real y esto es, que el puerto objeto de él esté custodiado por un número de buques de guerra suficiente para impedir que ninguno pueda penetrar ni salir sin someterse al fuego de la artillería.

II: PRINCIPALES DEFINICIONES

1o.- ANGARIA.- Es el acto por el cual las autoridades de un puerto se apoderan momentáneamente de los buques extranjeros allí surtos para emplearlos, así como a sus tripulantes y mediante el pago de un salario, en servicio público, útil a su Estado, aun cuando a ello se resisten sus propietarios y capitanes. Esto se ejercita únicamente en época de guerra.

2o.- BLOQUEO.- Lo constituye la ocupación real y efectiva por uno de los beligerantes de una parte del mar jurisdiccional de su adversario, disponiendo sus fuerzas navales de tal manera que una embarcación no pueda entrar ni salir del puerto o bahías bloqueadas, sin correr riesgo evidente de ser apresado.

El objeto del bloqueo es impedir el comercio marítimo en uno o varios puertos enemigos.

La ocupación del bloqueo debe ser real y esto es, que el puerto objeto de él esté custodiado por un número de buques de guerra suficiente para impedir que ninguno pueda penetrar ni salir sin someterse al fuego de la artillería.

La notificación del bloqueo puede hacerse por la vía diplomática y la individual.

La notificación por la vía diplomática no debe servir para determinar ni el instante en que comienza ni aquel en que se acaba. No es un acto obligatorio para con neutrales. Es un acto de pura cortesía.

La notificación individual deben recibirla los buques a su llegada y se hace constar en el rol del buque reconocido, expresando la fecha y punto en que se ha hecho, y recogiendo recibo del Capitán, en que aparezca su conformidad y conocimiento.

A los buques neutrales debe concederseles el derecho de comprobar por sí mismos la existencia del bloqueo. En cuando a los buques que se encuentran en el puerto al empezar el bloqueo debe permitírseles la libre salida, cuando van en lastre o llevan mercancías cargadas antes de dar comienzo al bloqueo.

El bloqueo puede terminar: conocimiento alguno en busca de desertores u otros fugitivos o con cualquier

- a) - Por dispersión de las fuerzas navales a causa de accidentes puramente marinos, y prudencia que exige el decoro del pabellón, acordando lo que fuere conforme a él y caso de que no obstante se indicará violencia la rechazará como corresponde al honor de los marinos. Lo mismo se extiende para los buques de otras naciones, sin permitir usar prepotencia para conseguir sus fines respondiendo con la fuerza, si fuere necesario, en la seguridad de que la provocación vino de la otra parte.
- b) - Por providencia del mismo beligerante, -
circulada oportunamente.
- c) - Por dispersión de las fuerzas navales -
ocasionada por la presencia de otras superiores enemigas.

30.- BUQUE.- Es una porción destacada del territorio que ejecuta órdenes recibidas, ya sea en guerra o en paz, y su Jefe obra en representación de su Gobierno, - de modo que sus tripulantes no dejan de pisar en el barco el territorio de su nación, así que el atentar contra la independencia de sus barcos es la oferta máxima que puede inferirse a una nación.

En lo anterior se basan los artículos de las Ordenanzas que dicen: No permitirán los Comandantes de los buques que los Comandantes Militares, Justicias Locales, ni otra jurisdicción de los puertos de potencias extranjeras en que se hallen, ejecuten en sus bordos reconocimiento alguno en busca de desertores u otros fugitivos o con cualquier

pretexto. Oficiarán en tales incidentes con el nervio, celo y prudencia que exige el decoro del Pabellón, acordando lo que fuere conforme a él y caso de que no obstante se indicará violencia la rechazarán como corresponde al honor de los marinos. Lo mismo se entiende para con buques de otras naciones, sin permitir usar prepotencia para conseguir sus fines respondiendo con la fuerza, si fuere necesario, en la seguridad de que la provocación vino de la otra parte.

En los buques mercantes puede perseguir la autoridad local. En alta mar no están sujetos los buques de guerra y mercantes a ninguna jurisdicción extranjera. Contra la tranquilidad del Puerto y las leyes del País. Esta par

40. - BUQUE DE GUERRA. - El buque de guerra es inmune, sin quitarle responsabilidad al Comandante - quien recibirá reclamaciones por Vía Diplomática, excepto en las infracciones contra los reglamentos Sanitarios, agresión u hostilidad al Gobierno del territorio, en cuyo caso la jurisdicción local hará uso de sus funciones. Competen al Comandante y Cónsul de su País, pudiendo estos solicitar el apoyo de la autoridad local. La extradición no puede verificarse -; sino de acuerdo con las leyes establecidas entre ambos países. Si un miembro de la dotación comete un delito en tierra puedan las autoridades locales detenerlo para juzgarlo, noti-

ficando esto al Comandante de su Unidad y al Cónsul de la Nación del buque.

Si el delincuente llega a bordo o a uno de sus botes antes de ser detenido, no puede ser arrestado por la autoridad local, sino como se dijo antes, de acuerdo con las leyes de extradición.

Consideranse contrabando de guerra las armas, municiones, etc. En los buques mercantes puede perseguir la autoridad local cualquier miembro de la tripulación que cometa un delito en tierra o a bordo, en caso de que este atente contra la tranquilidad del Puerto y las leyes del País. Esta persecución debe hacerla la autoridad local con asistencia del Cónsul.

Si la falta cometida sólo afecta la disciplina interna del barco y delitos comunes que nó trasciendan y perjudiquen el buen orden del Puerto, sólo competen al Comandante y Cónsul de su País, pudiendo estos solicitar el apoyo de la autoridad local.

50.- CONTRABANDO DE GUERRA. - Se ha definido por la mayoría de los tratados lo que es Con-

contrabando de Guerra, y hasta se ha fijado la lista de los objetos considerados como tales.

Como es grande la confusión al determinar el contrabando de guerra, se deben seguir los principios siguientes:

El principio de - Buque Libre- mercancia libre- reconoce y establece que el Pabellón neutral, protege y cubre todo lo que lleva y sólo puede ser atacado sobre él, el Derecho de Visita, y las disposiciones sobre dicho Derecho. Consideranse contrabando de guerra las armas, municiones, instrumentos de guerra, maquinarias para construcción de aparatos bélicos, materias primas para munición, motores para naves y aeronaves y en general todo lo que tenga una aplicación para la guerra. Si los materiales alimenticios tienen segundo uso bélico, no se considerarán como contrabando de guerra y los víveres y demás géneros de primera necesidad no se considerarán como contrabando de guerra, sino en caso de sitio o bloqueo.

Los buques de guerra y en especial los Guardacostas, pueden detener, después de reconocidos e investigados a los buques en cualquiera de los casos siguientes:

La captura de buques mercantes enemigos está aceptada por todas las naciones, por lo tanto las fuerzas navales beligerantes pueden lícitamente, perseguir y apresar a los buques mercantes enemigos y librar combates, tanto en el propio mar territorial como en el del enemigo y en todas aquellas aguas sujetas a la jurisdicción de las potencias neutra-

les. Se respetan los barcos que entren a ensenadas, bahías, - puertos de las naciones neutrales, pues el menor ataque en semejantes circunstancias sería una injuriosa violación del Derecho de Asilo ampliamente reconocido por los Gobiernos.

f) - No llevar apuntado el folio de la matrícula.

El principio de - Buque Libre- mercancía libre- reconoce y establece que el Pabellón neutral protege y cubre todo lo que lleva y sólo puede ejercerse sobre él, el Derecho de Visita y las disposiciones sobre dicho Derecho, si no los presentados en el acto y dar recibo de ellos. Inventariar, cerrar y La mercancía Neutral embarcada en buque de nación beligerante es inconfiscable; sólo que hay necesidad de que la nación neutral justifique la propiedad, excepto el contrabando de guerra que siempre es confiscable.

Los buques de guerra y en especial los Guardacostas, pueden detener, después de reconocidos e investigados a los buques en cualquiera de los casos siguientes:

- 60.- CONSO MARITA) - Carecer de documentos necesarios, no llevados en la forma prevenida, arrojarlos al agua o negarse a mostrarlos.
- b) - Llevar documentos dobles.

- 50.- MANEJO DE LAS DISPOSICIONES son:
- c) - Navegar con bandera falsa.
 - d) - Necesidad indispensable en el armador - No corresponder la carga con lo que exprese el manifiesto.
 - e) - Conducir artículos de contrabando.
 - f) - No llevar apuntado el folio de la matrícula.
 - g) - Derecho del Corsario, debidamente autorizado para reclamar la adjudicación en su favor de las presas que con arreglo a la legislación vigente verifique.

Detenido un buque deberán recoger todos los papeles, advertir al Patrón o Capitán que no serán válidos si no los presentados en el acto y dar recibo de ellos. Inventariar, cerrar y sellar escotillas. No se permitirá arrojar al agua ni sacar del buque papeles, banderas tripulantes, pasajeros, ni recibir papeles de ninguna clase, ni noticias verbales referentes al apresamiento.

Al detener un buque se levantará acta firmada por el Capitán o Patrón y dos testigos en que conste por marcaciones la posición o situación en que se encontraban.

70.- CRIMENES Y DELITOS COMUNES. - En caso de crímenes y delitos comunes perpetrados

60.- CORSO MARITIMO. - Es un privilegio que le conceden los gobiernos a sus armadores, para que ejerciten el derecho de hacer la guerra y apresar los barcos enemigos en beneficio particular.

8o.- DERECHO DE ASILO.- Es la hospitalidad que ejercen los

Las disposiciones son:

a) - Necesidad indispensable en el armador de obtener de su gobierno el permiso para hacer la guerra o sea de proveerse del documento llamado - PATENTE DE CORSO.- Los Estados que ejercen el derecho de asilo, son los neutrales.

b) - Derecho del Corsario, debidamente autorizado para reclamar la adjudicación en su favor de las presas que con arreglo a la legislación vigente verifique.

c) - Prohibición de reputar como suya la presa y de disponer de ella en parte ni en todo, hasta que sea declarada válida y legítima y adjudicada en consecuencia por el tribunal competente. El armador debe prestar fianza para responder por los daños que pueda ocasionar.

Respecto a los buques mercantes, nada se opondrá a que frecuenten los puertos neutrales, recibiendo en ellos permanente y seguro asilo, siempre que en su cargamento no exista contrabando de guerra, cuya circunstancia los coloca en la categoría de buques de guerra, para los efectos de la residencia en aguas neutrales.

7o.- CRIMENES Y DELITOS COMUNES.- En caso de crímenes y delitos comunes perpetrados

Los buques de guerra, pueden verse forzados a fondear en un puerto neutral, en tres ocasiones - dentro de mares jurisdiccionales o en tierra deben distinguirse si el buque es de guerra o mercante.

a) / . Accidentes marítimos; como arri

80.- DERECHO DE ASILO.- Es la hospitalidad que ejercen los Estados Neutrales, al recibir en sus puertos y aguas jurisdiccionales a los buques de las naciones beligerantes.

Los Estados que ejercen el derecho de asilo, son los neutrales.

Los buques beligerantes que reciben asilo, deben observar la más estricta y absoluta neutralidad en las aguas neutrales.

En el segundo caso, no hay tampoco
Respecto a los buques mercantes, nada se opone a que frecuenten los puertos neutrales, recibiendo en ellos permanente y seguro asilo, siempre que en su cargamento no exista contrabando de guerra, cuya circunstancia los coloca en la categoría de buques de guerra, para los efectos de la residencia en aguas neutrales.

En el tercer caso, el asilo se regula
Los buques de guerra, pueden verse forzados a fondear en un puerto neutral, en tres ocasiones generales:

a) - Accidentes marítimos; como arri

Con respecto a los buques armados en

curso, la práctica de asilo no forzoso, necesidades de víveres, averías, etc. otras les han concedido la entrada en b) - Unirse a otros buques de su nacionalidad, prevaleciendo, para operar en concordancia, las restricciones siguientes de impedir todo socorro que no sea el que se presta a la nacionalidad que es enemiga.

90.- DERECHO DE INVESTIGACION. - El derecho de Investigación, permite en tiempo de paz; y consiste en cerciorarse de la nacionalidad de los mercantes en mares comunes, obligándolos a izarse su pabellón. En el primer caso, no cabe explicación alguna. En el segundo caso, no hay tampoco quebrantamiento de neutralidad en admitir dos o más buques, siempre que no se les permita emprender hostilidad alguna contra los enemigos dentro de aguas jurisdiccionales, ni aprovechar su permanencia en ellas para perjudicar ostensiblemente a su adversario.

En el tercer caso, el asilo es reglamentario pudiendo fijar la nación neutral el tiempo de permanencia. El comportamiento del buque asilado debe ser igual a lo consignado en el segundo caso. Con respecto a los buques armados en

curso, la práctica de asilo de las naciones no es uniforme, y mientras unas los han rechazado completamente, otras les han concedido la entrada en determinados casos y con algunas restricciones, prevaleciendo, no obstante, la opinión de admitirlos con las restricciones consiguientes de impedir todo socorro que no sea el puramente indispensable y humanitario.

9o.- DERECHO DE INVESTIGACION.- El derecho de Investigación,

común a todos los buques de guerra, es permitido en tiempo de paz; y consiste en cerciorarse de la nacionalidad de los mercantes en mares comunes, obligándolos a izar su pabellón,. Si no lo hacen después de pedirlo el buque de guerra, puede este dispararles un cañonazo sin proyectil; si esto no basta les disparará un proyectil con puntería inofensiva, doscientos metros a proa sobre la línea de rumbo, y si aún no fuere atendido tomará medidas más enérgicas.

Ninguna visita puede hacerse antes de la notificación de la Declaratoria de Guerra. La diferencia entre Derecho de Visita y de Investigación consiste:

En que con el Derecho de Investigación se busca solamente conocer la nacionalidad de un

mercante cualquiera en alta mar o en aguas jurisdiccionales del barco "Investigador"; y con el Derecho de Visita se busca conocer además de lo anterior, si se dirige a puerto enemigo y si lleva a bordo contrabando de guerra.

La Visita tiene por objeto conocer con seguridad la nacionalidad a que pertenece el mercante y averiguar a qué puerto se dirige. Si es a Puerto Neutral, queda terminada la visita, pero si se dirige a puerto adversario, el Oficial debe exigir los documentos que acreditan la naturaleza de la carga. En caso que no resulte contrabando de guerra tambien queda terminada la visita, pero si lleva contrabando de guerra el barco de guerra procederá a su captura.

En ningún caso pueden visitarse los buques -- mercantes convoyados por buques de guerra.

b) - Los papales que deben llevar los buques-

Ninguna visita puede hacerse antes de la notificación de la Declaratoria de Guerra, cesando el derecho tan pronto se firma la Paz.

En consecuencia se dictan las siguientes disposiciones:

DERECHO DE VISITA. - El Derecho de Visita sólo se ejercerá en tiempo de guerra, en alta mar

a) - Podrán las Escuadras y buques reconocer en aguas territoriales de la nación a que pertenece el buque o investigar todas las embarcaciones mercantes que encuentren, así de la Nación-

como extranjeras, obligándolas a que pre-

11o. - DOMINIO NAVAL. - Es el que ejerce una Nación sobre la pequeña porción de mar que ocupa un buque de su propiedad.

da, con que acrediten la nación a que --

12o. - EMBARGO. - Es el acto por el cual las autoridades de un puerto suspenden las salidas de los buques sospechosa sobre alguna de las circunstancias existentes en él y pertenecientes a una o muchas potencias. En tiempo de guerra deberán reconocerse los documentos que acrediten la legitimidad del buque y carga y examinar si

13o. - ESTADO BELIGERANTE. - La declaratoria oficial de guerra en esta hay o nó efectos de contrabando de guerra.

en un estado de beligerancia y están en la obligación de observar las leyes de la guerra. Para las guerras civiles e internacionales de un país, los partidos políticos empeñados en la lucha están obligados a observar las mismas leyes de guerra, pero todos deben llevar alguno que justifique la naturaleza del cargamento y la nacionalidad de la nave.

b) - Los papeles que deben llevar los buques mercantes varían según su nacionalidad, pero todos deben llevar alguno que justifique la naturaleza del cargamento y la nacionalidad de la nave.

14o. - ESTADO NEUTRAL. - La situación pasiva en que se colocan las naciones que no toman parte en la

10o. - DERECHO DE VISITA. - El Derecho de Visita sólo se ejercen tiempo de guerra, en alta mar

trales y aún de neutrales con beligerantes, es respetado por en aguas territoriales de la nación a que pertenece el buque que lo practica.

11o.- DOMINIO NAVAL.- Es el que ejerce una Nación sobre la

15o.- JURISDICCION NACIONAL DE PUERTOS Y RADAS.- Los Puertos y Radas son una pequeña porción de mar que ocupa un buque de su propiedad.

de indiscutible jurisdicción de la nación a que pertenecen,-

que ejerce sobre ellos el derecho potestativo de declararles

12o.- EMBARGO.- Es el acto por el cual las autoridades de un puerto suspenden las salidas de los buques existentes en él y pertenecientes a una o muchas potencias extranjeras, sin que haya mediado declaración de guerra

Los Golfos y Bahías de corta extensión se encuentran en el mismo caso de los Puertos y Radas, siempre

13o.- ESTADO BELIGERANTE.- La declaratoria oficial de guerra que su entrada pueda ser dominada por la Artillería y Armada de una nación a otra las coloca

de Guerra.

en un estado de beligerancia y están en la obligación de observar las leyes de la guerra. Para las guerras civiles e intestinas de un país, los partidos políticos empeñados en la

lucha están obligados a observar las mismas leyes de guerra que existen para naciones extrañas.

jurisdiccionales.

14o.- ESTADO NEUTRAL.- La situación pasiva en que se colocan

16o.- LIMITES DE AGUAS TERRITORIALES.- La extensión de la zona que no toman parte en la

lucha, se llama Neutralidad. El comercio de las naciones neutrales ha dado origen a opiniones encontradas, pero se ha

17o.- ...

18o.- ...

19o.- ...

20o.- ...

trales y aún de neutrales con beligerantes, es respetado por éstas siempre que sea lícito y no abarque contrabando de guerra.

15o. - JURISDICCION NACIONAL DE PUERTOS Y RADAS. - Los Puertos y Radas son

de indiscutible jurisdicción de la nación a que pertenecen, que ejerce sobre ellos el derecho potestativo de declararlos abiertos o cerrados y someter a los buques que los frecuentan a leyes y reglamentos que se estimen convenientes.

Los Golfos y Bahías de corta extensión se encuentran en el mismo caso de los Puertos y Radas, siempre que su entrada pueda ser dominada por la Artillería y Armada de Guerra.

15o. - También las Repúblicas de Chile, Perú y Ecuador han fijado Los Golfos y Bahías grandes, como el Golfo de México y la Bahía de Hudson no pueden ser considerados como los anteriores, sino con arreglo a lo establecido para mares jurisdiccionales.

16o. - LIMITES DE AGUAS TERRITORIALES. - La extensión de la zo

17o. - MARE LIBERUM. - El Mar es de uso común de todos los Estados. La extensión de mares jurisdiccionales ha dado origen a opiniones encontradas, pero se ha

llegado al acuerdo de tres millas a partir de las más bajas mareas, como base entre la mayoría de las naciones; aunque tratados entre naciones varían esta distancia que es sólo aplicable a las naciones contratantes. Algunas naciones tomaban como base de extensión el alcance de sus cañones en tiempos pretéritos.

Estos son los principios del Mare Liberum que están hoy vivos. Actualmente está sobre el tapete para el estudio de los Tratadistas Internacionales el apasionante tema que se refiere a la Plataforma Submarina, como límite de las aguas territoriales. Este es un estudio muy interesante sobre todo para zonas como el Golfo de México en cuyas aguas cercanas a la Costa Norteamericana se adelantan explotaciones del Petróleo.

19o. - NEUTRALIDAD También las Repúblicas de Chile, Perú y Ecuador han fijado por medio de un pacto tripartita como zona de aguas jurisdiccionales una extensión de doscientas millas, a partir de sus costas, todo ello como medida de salvaguardia para la riqueza de su Litoral. A este pacto adhirieron posteriormente Panamá.

17o. - MARE LIBERUM. - El Mar es de uso común a todos los pueblos, para la pesca, comercio, navega--

ción, etc. Ninguno puede ejercer jurisdicción exclusiva sobre el mar, sin violar los derechos de los demás. Sólo en tiempo de guerra se ha restringido la libertad absoluta y natural de los mares, pero con el único fin de atenuar los estragos de la guerra o asegurar una finalidad.

Estos son los principios del Mare Liberum que están hoy universalmente reconocidos y aceptados.

18o.- MARES TERRITORIALES. - Como excepción de la libertad absoluta de los mares, las naciones se reservan el derecho de ejercer jurisdicción exclusiva a una zona del mar que rodea sus costas y su extensión es convencional y determinada.

19o.- NEUTRALIDAD MARITIMA. - De acuerdo a la Convención de la Habana.

Libertad de Comercio en tiempo de guerra.

El comercio en tiempo de guerra se regirá por las siguientes reglas:

- a) - Las naves de guerra de los beligerantes tienen el derecho de detener y visitar en alta mar o en aguas territoriales que no sean neutrales, cualquier

er buque mercante, con el objeto de co-
nocer su caracter y nacionalidad, veri-
ficar si conduce un transporte prohibi-
do por la ley internacional o compro-
bar si ha realizado alguna violencia -
del bloqueo. Si el buque mercante no
atiende a la intimación de detenerse, -
puede el buque de guerra detenerlo por
la fuerza. Fuera de esta hipótesis el
buque no podrá ser atacado, sino cuan-
do después de intimarlo dejare de ob-
servar las instrucciones que le hubie-
sen sido dadas, estado que los tolere in

b) - Un buque no podrá ser puesto fuera de
la navegación antes de que la tripula-
ción y pasajeros hayan sido traslada-
dos a lugar seguro.

Deberes y derechos
de los buques
neutrales.

Está prohibido c) - Los submarinos beligerantes están suje-

a) - Servirse de los buques de guerra para
operaciones de guerra. Si no pudiera capturar el
buque de conformidad con estas reglas,
no tendrá derecho a proseguir el ata-
que ni a destruir el buque.

b) - Establece d) - La detención de un buque, así como la

gráfica o cualquier otro elemento que sirva de me-
dio de comunicación con sus fuerzas militares y
servirse de las instalaciones de este Estado -
hubiesen establecido antes de la guerra y que no
hubieran sido destruidas por el enemigo.
de falta grave de su parte, no es res-

Está prohibido a los buques de guerra de las belige-
rantes permanecer en puerto o en aguas del Estado Neutral -
más de veinticuatro horas. Esta disposición será notificada

e) - Los Estados beligerantes están obliga-
dos a abstenerse de efectuar en aguas-
guerra, inmediatamente que el Estado neutral tenga conoci-
miento de esta declaración
quiere otra naturaleza que pueda consti-
tuir, para el Estado que los tolere in-
fracción de la neutralidad.

Se exceptúan de las disposiciones anteriores, los
buques empleados exclusivamente en misiones científicas, re-
ligiosas o humanitarias.
Deberes y derechos de los beligerantes en aguas territo-
riales neutrales.

Está prohibido al Estado beligerante: veinticuatro horas-

a) - Servirse de aguas territoriales neutrales como base
de operaciones navales contra el enemigo, o para re-
novar o aumentar las provisiones militares o el ar-
mamento de sus navíos o para completar la dotación-
de este.

b) - Establecer en aguas neutrales estaciones radio-tele

gráfica o cualquier otro elemento que sirva de mediación por parte del buque infractor, el cual quedará bajo custodia desde el momento mismo en que se le dé la orden.

servirse de las instalaciones de este género que hubiesen establecidas antes de la guerra y que no hubieran sido abiertas al público.

local, será de tres el máximo de naves de guerra de un beligerante que podrán encontrarse al mismo tiempo en puerto neutral.

Está prohibido a las naves de guerra de los beligerantes permanecer en puerto o en aguas del Estado Neutral más de veinticuatro horas. Esta disposición será notificada a la nave y si ya se encontrase en ellas al declararse la guerra, inmediatamente que el Estado neutral tenga conocimiento de esta declaración.

Saldrá primero la que primero hubiere entrado, a no ser que se encuentre en las condiciones en que es permitida.

Se exceptúan de las disposiciones anteriores, los buques empleados exclusivamente en misiones científicas, religiosas o filantrópicas.

posteriormente tiene el derecho de notificar a la otra, por intermedio de la autoridad local competente, que dentro de veinticuatro horas abandonará el puerto, quedando en libertad su permanencia, en caso de averías o mal estado del mar, pero deberá partir en cuanto cese la causa de la demora.

El buque podrá prolongar más de veinticuatro horas su permanencia, en caso de averías o mal estado del mar, pero deberá partir en cuanto cese la causa de la demora.

deberá partir en cuanto cese la causa de la demora. Si el buque no se encuentra en las condiciones en que es permitida, deberá partir en cuanto cese la causa de la demora.

Se considera internado un navío desde el momento que reciba orden en ese sentido de la autoridad local neutral, aunque se haya interpuesto una petición de reconsideración en los puertos neutrales, más reparaciones que las in-

ración por parte del buque infractor, el cual quedará bajo custodia desde el momento mismo en que se le dé la orden.

A falta de disposición especial de la legislación local, será de tres el máximo de naves de guerra de un beligerante que podrán encontrarse al mismo tiempo en puerto neutral. El Estado neutral comprobará la naturaleza de las reparaciones a efectuar y velará porque sean practicadas lo más brevemente. Ninguna nave de guerra podrá zarpar de un puerto neutral antes de que hayan transcurrido veinticuatro horas de la partida de una nave de guerra enemiga. Las naves podrán aprovisionarse de combustible y avituallarse en los puertos neutrales. Saldrá primero la que primero hubiere entrado, a no ser que se encuentre en las condiciones en que es permitida la prórroga de permanencia. En todo caso la nave que llegó posteriormente tiene el derecho de notificar a la otra, por intermedio de la autoridad local competente, que dentro de veinticuatro horas abandonará el puerto, quedando en libertad de partir la que primero entrare dentro de ese plazo. Si zarpare, deberá la notificante aguardar el intervalo que más arriba se establece.

En lo que se refiere a la permanencia, abastecimiento y aprovisionamiento, No se permitirá a las naves beligerantes averiadas hacer en los puertos neutrales, más reparaciones que las in-

dispensables para la continuación del viaje y que no consti-
yen en manera alguna un aumento de su poder militar.

No podrán repararse en ningún caso las averías que
resulten producidas por el fuego enemigo. El Estado neutral comprobará la naturaleza de las
reparaciones a efectuar y velará porque sean practicadas lo
más brevemente posible.

Será confiscado el buque neutral y de manera gene-
ral será Las naves de guerra de los beligerantes podrán apro-
visionarse de combustible y avituallarse en los puertos neu-
trales, en las condiciones que la autoridad local haya esta-
blecido especialmente y a falta de disposiciones especiales,
en la misma forma que existe para el avituallamiento en tiem-
po de paz.

c) - Cuando esté fletado en su totalidad por un go-

Las naves de guerra que recibam combustible en un
puerto neutral, no podrán renovar su provisión en el mismo
Estado antes de tres meses.

transmisión de noticias en interés del enemigo.

En lo que se refiere a la permanencia, abastecimien-
to y aprovisionamiento de las naves beligerantes en los puer-
tos y aguas jurisdiccionales de los neutrales, las disposi--

ciones relativas a las naves de guerra se aplicarán a las naves auxiliares ordinarias.

A los buques mercantes.

A los buques mercantes transformados en naves de guerra, se aplicarán igualmente las disposiciones relativas a las naves de guerra en lo que se refiere a permanencia y a bastecimiento en los puertos neutrales y aguas jurisdiccionales neutrales.

a) - Que el navio nuevamente transformado no haya

Será confiscado el buque neutral y de manera general será susceptible del mismo tratamiento que los buques mercantes enemigos: transformación sea efectiva, es decir;

a) - Cuando tome parte directa en las hostilidades.

b) - Cuando se halle a las órdenes o bajo la dirección de un agente puesto a bordo por un gobierno enemigo, como lo hacía anteriormente.

c) - Cuando esté fletado en su totalidad por un gobierno enemigo.

d) - Cuando esté actualmente y exclusivamente destinado al transporte de tropas enemigas o a la transmisión de noticias de interés del enemigo.

e) - Que el mismo gobierno se comprometa a que di-

En estos casos, las mercancías pertenecientes al propietario del buque o nave, estarán igualmente sujetas a -

confiscación. res. cada, los países de guerra se harán cargo

de los buques mercantes que se encuentren en sus puertos; si no ocurre ninguno de los hipótesis señaladas, el

A los buques mercantes. ligerantes no volarán sobre el territorio o aguas jurisdiccionales de los neutrales e no

ser de los buques auxiliares de los beligerantes, transformados de nuevo en barcos mercantes, serán admitidos en tal carácter en los puertos, a condición de: e proceden de los Es

tados neutrales y los actos de comercio que realizan los individuos, a) - Que el navío nuevamente transformado no haya

violado la neutralidad del país a que pertenece - Está en el buque o en los puertos de sus aliados.

b) - Que la transformación sea efectiva, es decir; - que el buque no revele ni en su tripulación ni en sus instalaciones, que pueda prestar a la

flota armada de su país servicio en calidad de auxiliar, como lo hacía anteriormente.

El buque mercante que, al ser admitido en un puerto de un

Estado neutro, buque comunique a los Estados los nombres de nación y sus otras naves auxiliares que hayan perdido esa capacidad para recobrar la de mercante.

d) - Que el mismo gobierno se comprometa a que dichos buques no se destinen nuevamente al servicio

de la flota armada en calidad de auxilia-

Cesadres. causa, las presas deberán alejarse inmediatamente; si no ocurre ninguna de las hipótesis señaladas, el Estado Las aeronaves de los beligerantes no volarán sobre el territorio o aguas jurisdiccionales de los neutrales a no ser de conformidad con los reglamentos de estos, por la guardia puesta a bordo por el captor.

Entre los actos de asitencia que proceden de los Estados neutrales y los actos de comercio que realicen los individuos, sólo los primeros son contrarios a la neutralidad. das a sus aguas jurisdiccionales.

-Está prohibido al Estado neutral:

- a) - Entregar al beligerante directa o indirectamente en país te o sea cual fuere el motivo, naves de guerra, destinado a municiones o cualquier material de guerra.
- b) - Concederle empréstitos a abrirles crédito mientras dure la guerra.

El buque mercante que, abastecido de combustible o de otras No se incluyen en esta prohibición los créditos que un Estado neutral concede para facilitar la venta o la exportación y sus productos alimenticios en materias primas. el mismo Estado.

Las presas no podrán ser conducidas -a puerto neutral sino en caso de innavegabilidad, mal estado del mar o faltas de combustibles o de provisiones. instancias, puede pro

Cesada la causa, las presas deberán alejarse inmediatamente; si no ocurre ninguna de las hipótesis señaladas, el Estado les intimará las partidas y no siendo obedecido recurrirá a los medios de que disponga para desarmar tanto las naves como sus Oficiales y tripulación o internar la guardia puesta a bordo por el captor.

Fuera de los casos previstos anteriormente, el Estado neutral debe libertar las presas que hayan sido conducidas a sus aguas jurisdiccionales.

Deberá permitir el tránsito cuando hallándose en guerra dos naciones, una de las beligerantes es un país neutral. Cuando un buque que lleve mercancías deba ser internada en país neutral, se procederá al desembarco que esté destinado a dicho país y el trasbordo de las que vayan a otro.

El buque mercante que, abastecido de combustible o de otras provisiones en un Estado neutral, cediere reiteradamente todo o parte de su abastecimiento a nave beligerante, no podrá recibir otra vez provisiones y combustibles en el mismo Estado.

Si resultare que el buque mercante de bandera beligerante por su preparación u otras circunstancias, puede pro

porcionar a las naves de guerra de un Estado las provisiones que necesiten, la autoridad local podrá negarle el aprovisionamiento o exigir del agente de la compañía la garantía de que el referido buque no auxiliará o asistirá a nave alguna.

Los Estados neutrales no están obligados a impedir la exportación o el tránsito, por cuenta de uno u otro de los beligerantes, de armas, municiones y en general de todo cuanto pueda ser útil a sus fuerzas militares.

Deberá permitir el tránsito cuando hallándose en guerra dos naciones, uno de los beligerantes es un país mediterráneo que no tenga otros medios de proveerse y siempre que no afecte los intereses vitales del país cuyo tránsito se pide.

200. - Primer. Los Estados neutrales no deben oponerse a la partida voluntaria de miembros de los Estados beligerantes, aunque salgan en gran número al mismo tiempo; pero podrán oponerse a la partida voluntaria de sus propios nacionales que vayan a alistarse en dichas fuerzas armadas.

Si a consecuencia de operaciones navales, fuera de las aguas jurisdiccionales de los Estados neutrales, hubiere

muestrados o heridos en las naves beligerantes, dichos Estados podrán enviar al lugar del siniestro barcos hospitales bajo la vigilancia del gobierno neutral. Estas naves gozarán de inviolabilidad completa durante su misión.

d) - Servicios militares prestados a uno de

Los Estados neutrales están obligados a ejercer toda la vigilancia que les permitan los medios a su alcance, a fin de impedir en sus puertos o aguas jurisdiccionales cualquier violación de las disposiciones precedentes.

La legitimidad de la presa debe ser juzgada por los Tribunales

En cumplimiento y atención de las leyes de la neutralidad, el beligerante que violare las disposiciones anteriores, indemnizará el daño causado y responderá también por los actos de las personas que formaren parte de su fuerza armada.

20o.- PRESAS. - Después de detenido el buque se le aprehende si se encuentra violando la neutralidad.

Cuatro cosas hay que puedan legitimar la captura de la propiedad neutral:

a) - La carencia de los documentos necesarios a probar la nacionalidad del buque y la inocencia del cargamento o resistencia armada a la visita.

b) - Transporte a los puertos enemigos de los

En el primer caso los efectos que según los convenios internacionales constituyen el contrabando de guerra, pero si ha sido hecho violando las leyes de neutralidad

- c) - Violación del bloqueo real y efectivo.
- d) - Servicios militares prestados a uno de los beligerantes.

Verificada una presa hay que someter su validez al fallo de un Tribunal. Tratándose de un buque enemigo, la legitimidad de la presa debe ser juzgada por los Tribunales del aprensor.

En cuanto al tercer caso, la cuestión se convierte en la siguiente:

Si la presa recae sobre un buque neutral fuera de llegar a puerto propio, pueden distinguirse tres casos en cuyo caso allí se reúne el Tribunal.

Si la presa recae sobre un buque beligerante, el Estado del aprensor debe juzgar la validez de ella. Si recae sobre un buque neutral en un Estado neutral o

- a) - Que el buque neutral detenido arribe con el aprensor a un puerto también neutral o que no pertenezca a su gobierno.

b) - Que sea conducido a un puerto de su misma nación.

2lo.- REPRESA. - Se entiende por represalía el hecho de apoderarse

- c) - Que sea conducido a un puerto enemigo del aprensor.

Si un beligerante apodera de un puerto perteneciente a su enemigo cualquiera otra, que ya hubiere capturado el enemigo.

III - DISPOSICIONES MERCANTILES

PARTES PERTINENTES

En el primer caso, la única jurisdicción com-

DECRETO No. 3183

petente para juzgar la validez de su presa es la del apresador, pero si ha sido hecha violando las leyes de neutralidad no sólo la autoridad del puerto puede y debe juzgar la validez de la captura, sino apoderarse de la presa y restituirla a su legítimo propietario.

En el segundo caso, con arreglo de la justi-

cia, se resuelve con los mismos principios y de idéntica manera que el primero. Para efectos del presente Decreto se entiende

En cuanto al tercer caso, la cuestión se com-

bierte en la verdadera represa.

Si la presa recae sobre un buque beligerante, el Estado del aprensor debe juzgar la validez de ella. Si recae sobre un buque neutral, un Estado neutral al del aprehendido y del aprensor, o uno enemigo del aprensor puede resolver la validez de la presa.

nueve (9) millas medidas desde el límite exterior del mar territorial.

21o.- REPRESA.- Se entiende por represa el hecho de apoderar

PARAGRAFO se un beligerante a viva fuerza del buque perteneciente a su nación o a cualquiera otra, que ya hubiere capturado el enemigo.

III - DISPOSICIONES MERCANTES

PARTES PERTINENTES

DECRETO No. 3183

(DIC. 20 de 1.952)

ARTICULO 39.- Para los efectos del presente Decreto, se entien-

de p"ARTICULO 8o.- La Dirección de Marina Mercante Colombiana y sus diferentes dependencias ejercerán sus funciones y atribuciones en todos los puertos marítimos de la República, en las aguas territoriales nacionales y en todos los ríos limítrofes navegables de Colombia.

PARAGRAFO 1o.- Para efectos del presente Decreto se entiende por aguas territoriales las comprendidas en una extensión de mar que alcance una distancia de tres (3) millas marinas medidas desde la línea de la más baja marea, en torno de las costas del dominio continental e insular de la República.

PARAGRAFO 2o.- Para fines de vigilancia marítima, seguridad de la Nación, resguardo de los intereses de la misma, así como para el ejercicio de la pesca, la distancia de tres (3) millas marinas a que se refiere el Parágrafo anterior, se extiende en las aguas continuas hasta nueve (9) millas medidas desde el límite exterior del mar territorial.

SEGUNDA : Embarcaciones Menores.

PARAGRAFO 3o.- Se considera como límite entre las aguas territoriales y las aguas interiores de las bahías, golfos, lagos, ríos, la línea recta que una al nivel de la más baja marea, los puntos correspon-

dientes a cada lado de la entrada. tonelaje de registro sea de veinticinco (25) o menos toneladas, todo por su (1) etc.

ARTICULO 39.- Para los efectos del presente Decreto, se entiende por embarcación, toda construcción flotante que no siendo accesorio de otra tenga medios fijos de propulsión, esté destinada al tráfico por las aguas internacionales, territoriales o interiores, entre puertos nacionales y extranjeros o entre éstos y aquellos o entre puertos nacionales. dan destinarse según su tipo y construcción.

PARAGRAFO.- Las Gabarras, Grúas, Botes, Diques, Casas Flotantes, Embarcaderos, Dragas flotantes y en general las construcciones navales flotantes sin autonomía de movimiento propio, no se consideran como embarcaciones sino como artefactos navales.

PARAGRAFO.- La Patente de Navegación para las embarcaciones

ARTICULO 40.- Las embarcaciones de la Marina Mercante Colombiana para efectos del presente Decreto, serán de dos categorías cualquiera que sea su sistema de propulsión. Colombianas. Por construcción y papeles.

PRIMERA : Embarcaciones Mayores o Barcos. (10) toneladas.
SEGUNDA : Embarcaciones Menores. botes, lagos o ríos naciona-

les, las pertenecientes a una embarcación provistas de Patente de Navegación.
ARTICULO 41.- Se consideran embarcaciones mayores aquellas cuyo tonelaje es superior a veinticinco (25) toneladas de registro y Embar

caciones Menores aquellas cuyo tonelaje de registro sea de veinticinco (25) o menos toneladas.

ARTICULO 42.- Para la aplicación de las disposiciones del presente Decreto, la Dirección de Marina Mercante Colombiana, reglamentará la clasificación de las embarcaciones y artefactos navales, de acuerdo con sus características, así como la clase de servicio a que puedan destinarse según su tipo y construcción.

ARTICULO 46.- La Patente de Navegación, es el documento que autoriza a una embarcación para navegar bajo bandera colombiana por un término de cinco (5) años.

PARAGRAFO.- La Patente de Navegación para las embarcaciones de más de quinientas (500) toneladas será expedida por el Presidente de la República y las de hasta quinientas (500) toneladas, será expedida por la Dirección de Marina Mercante Colombiana.

ARTICULO 47.- Las embarcaciones hasta de diez (10) toneladas destinadas a la pesca o recreo dentro de bahías, lagos o ríos nacionales, las pertenecientes a una embarcación provistas de Patente de Navegación y los artefactos Navales, quedan exentos de la Patente a que se refieren los artículos anteriores, pero deberán obtener en la Capi-

tanía de Puerto respectiva, el Certificado de Matrícula y un permiso especial, el cual será válido por un (1) año. Si dicha embarcación satisface plenamente las condiciones de salubridad y seguridad marítimas

ARTICULO 50.- Ninguna embarcación que se dedique al comercio marítimo o fluvial podrá zarpar de puerto colombiano sin el certificado de navegabilidad, que es el documento por el cual se establece que una embarcación reúne las condiciones necesarias para la seguridad en el mar, y que se otorgan a solicitud de los comandantes de la Armada Nacional. A cada uno de ellos se les dará un modelo de este documento. Cada uno de ellos llevará además el nombre del puerto donde está matriculado.

ARTICULO 51.- Los Certificados de navegabilidad expedidos en el exterior serán válidos en Colombia siempre que hayan sido otorgados por autoridad o sociedad clasificadora competente. La Armada Nacional tiene la facultad de pasar revista a toda embarcación mercante nacional.

PARAGRAFO.- Las embarcaciones a que se refiere el artículo 47 de este Decreto, no necesitarán del Certificado de navegabilidad pero el Capitán de Puerto de la jurisdicción cuidará de que esas embarcaciones reúnan las condiciones de seguridad para ellas, sus tripulantes y pasajeros. En caso de que los Capitanes de buques les comunicaren alguna novedad que pudiere interesar al servicio, tomarán nota.

ARTICULO 58.- Toda embarcación que navegue en aguas de jurisdicción nacional, está sometida a las disposiciones sobre inspección. Se exceptúan los buques de Guerra Nacionales y Extranjeros.

ARTICULO 54.- Los Comandos de los buques de la Armada Na-

PARAGRAFO.- Se entiende por inspección el acto ejecutado a bordo de una embarcación a fin de establecer si dicha embarcación satisface plenamente las condiciones de salubridad y seguridad marítimas. ARTICULO 92.- Ninguna embarcación mercante nacional podrá embarcar armas de guerra ni municiones para su servicio, sin autorización. ARTICULO 59.- Toda embarcación de matrícula colombiana llevará su nombre marcado en cada lado de la proa y a popa, así como también en lugares destacados de los costados de la caseta de gobierno. A popa llevará además el nombre del puerto donde está matriculado.

ARTICULO 83.- Para el mejor cumplimiento de las Leyes y Reglamentos nacionales, los Comandantes de buques de la Armada Nacional tienen la facultad de pasar visita a toda embarcación mercante nacional que se encuentre en alta mar o en la costa fuera de puerto habilitado, cuando considere que haya razones para sospechar infracciones a las Leyes colombianas.

Los Comandantes, en caso de que los Capitanes de buque les comunicaren alguna novedad que pudiere interesar al servicio, tomarán nota de ella y la transmitirán sin pérdida de tiempo al Comando de la Armada, con su intervención según el caso, quien podrá otorgarlo o no

según los intereses de la navegación o de la defensa y seguridad

ARTICULO 84.- Los Comandos de los buques de la Armada Na-

cional podrán detener a los desertores de las Fuerzas Militares que a solicitud de parte, por el Ministerio de Guerra, se encuentren a bordo de los buques mercantes.

ARTICULO 99.- Las embarcaciones de la Marina Mercante Colombiana,

ARTICULO 92.- Ninguna embarcación mercante nacional podrá -
blanca, deberán llevar a bordo los siguientes documentos :

embarcar armas de guerra ni municiones para su servicio, sin autorización del Gobierno, otorgada por el Ministerio de Guerra.

b)- Patente de Navegación;

Las contravenciones a este artículo serán sancionadas de conformidad con la Ley de la materia.

e)- Patente de Sanidad;

ARTICULO 97.- La explotación comercial del dragado de arenas, el establecimiento y modificación de muelles, malecones, embarcaderos, diques secos, varaderos, astilleros y de cualquier otra clase de construcciones o servicios, así como las instalaciones para almacenar petróleo u otro combustible líquido o gaseoso, cuyas tuberías lle-

ARTICULO 100.- Los buques que transporten gases de combustión (CO₂) llenados a la línea de costa o arranquen de ella, ubicados dentro de la zona a que se refieren los artículos 8º y 9º del presente Decreto, así como los sondeos y levantamiento de planos de las costas, puertos, bahías, canales, ríos fronterizos o lagos navegables de la República, sólo

lo podrán practicarse previo permiso del Comando de la Armada Nacional y con su intervención según el caso, quien podrá otorgarlo o negarlo según los intereses de la navegación o de la defensa y seguridad nacionales. Las correspondientes resoluciones podrán ser revisadas

b)- Diario de Navegación y de Puerto;

c)- Diario de Máquinas;

d)- Autorización de servicios de radio;

e)- Un ejemplar del Código de Comercio;

f)- Un ejemplar del Código Civil y del Código Judicial;

CONTRABANDO DE PESCADOS

a) Un ejemplar de la Ley de Aduanas;
a solicitud de parte, por el Ministerio de Guerra.

b)- Un ejemplar de la Ley Sustantiva del Trabajo;

ARTICULO 99.- Las embarcaciones de la Marina Mercante Colom-

biana, deberán llevar a bordo los siguientes documentos :

k)- Un ejemplar del Reglamento Internacional para evitar abor-

a)- Certificado de Matrícula;

b)- Patente de Navegación;

c)- Certificado de Arqueo;

d)- Certificado de Navegación;

e)- Patente de Sanidad;

f)- Roll de tripulación;

g)- Los demás documentos que ordenen los reglamentos de la Ma-
rina Mercante Colombiana.

ARTICULO 100.- Las embarcaciones mayores de quinientas (500) to-
neladas o las que se dediquen al tráfico de pasajeros si son mayores-
de veinticinco (25) toneladas, llevarán a bordo además de los anterio-
res, los siguientes documentos y libros:

a)- Lista de pasajeros si los transporta;

b)- Diario de Navegación y de Puerto;

c)- Diario de Máquinas;

d)- Autorización de servicios de radio;

e)- Un ejemplar del Código de Comercio;

f)- Un ejemplar del Código Civil y del Código Judicial;

CONTRABANDO DE PESCADO

- g)- Un ejemplar de la Ley de Aduanas;
- h)- Un ejemplar de la Ley Sustantiva del Trabajo;
- i)- Un ejemplar del Código Penal;
- j)- Un ejemplar del Código Internacional de Señales;
- k)- Un ejemplar del Reglamento Internacional para evitar abordadas en el mar;
- l)- Reglamento de Sanidad Marítima;
- m)- Un ejemplar del presente Decreto.
- n)- Demás documentos y libros que estipulan los Reglamentos de la Marina Mercante Colombiana.

El contrabando de pescado, admite tres formas de comisión: el que se realiza por naves de otros países en aguas colombianas, sin previa autorización o cuando embarcaciones colombianas pescan en aguas territoriales nuestras y transportan su producto no a las costas, sino a barcos extranjeros para llevarlo a otros sitios, clandestinamente, sin el cumplimiento de los requisitos legales. El tercer sistema, es que se relaciona con el contrabando de pescados enlatados, especialmente por Venezuela, que posteriormente son dados a la venta en el país, no obstante ser de prohibida importación, tales como las sardinillas, salmonetes, atunes y demás especies empacados en esta forma.

IV - DISPOSICIONES SOBRE PESCA

CONTRABANDO DE PESCADO

El contrabando de pescado se realiza por la costa del Pacífico, preferencialmente, cuando embarcaciones pertenecientes a diversas nacionalidades o colombianas pescan en las aguas territoriales que como se sabe, comprende una extensión de 200 millas, contadas desde las costas, anualmente a la economía colombiana graves pérdidas, debido a las considerables cantidades de diversas especies marinas que son exportadas fraudulentamente a otros países.

Las disposiciones vigentes más importantes que reglamentan la pesca, importación y exportación de pescado, son las que se transcriben a continuación:

Nuestras costas, tanto la del Pacífico como la del Atlántico son ricas en pescados de diferentes variedades, los cuales son extraídos del mar por embarcaciones extranjeras o colombianas en forma ilícita, por la falta de una vigilancia adecuada que permita evitar esta forma de contrabando, frecuente y generalizado.

ART. 10.- El presente Decreto tiene por objeto proteger, fomentar y regular las actividades pesqueras en Colombia.

El contrabando de pescado, admite tres formas de comisión: el que se realiza por naves de otros países en aguas colombianas, sin previa autorización o cuando embarcaciones colombianas pescan en aguas territoriales nuestras y transportan su producto no a las costas, sino a barcos extranjeros para llevarlo a otros sitios, clandestinamente,

ART. 11.- El presente Decreto tiene por objeto proteger, fomentar y regular las actividades pesqueras en Colombia.

El contrabando de pescado, admite tres formas de comisión: el que se realiza por naves de otros países en aguas colombianas, sin previa autorización o cuando embarcaciones colombianas pescan en aguas territoriales nuestras y transportan su producto no a las costas, sino a barcos extranjeros para llevarlo a otros sitios, clandestinamente,

ART. 20.- Para los efectos de este Decreto, entiéndese por pescas el acto de sustraer o capturar cualquier especie animal o vegetal, acuático incluyendo peces, mamíferos, crustáceos, moluscos, reptiles, etc.

En el presente país, no obstante ser de prohibida importación, tales como las sardinas, salmonetes, atunes y demás especies empacados en esta forma.

ART. 10.- El contrabando de pescado se realiza por la costa del Pacífico, preferencialmente, cuando embarcaciones pertenecientes a diversas nacionalidades o colombianas pescan en las aguas territoriales que como se sabe, comprende una extensión de 200 millas, contadas desde las costas.

Queda sujeta a las disposiciones de este Decreto la pesca que se efectúe en aguas interiores, mar territorial, zonas

Las disposiciones vigentes más importantes que reglamentan la pesca, importación y exportación de pescado, son las que se transcriben a continuación:

territoriales, mediante el empleo de embarcaciones de bandera nacional, o de bandera extranjera, fletadas por

DECRETO No. 0376 DE 1.957 en Colombia, al cual quedan

ART. 10.- El presente Decreto tiene por objeto proteger, fomentar y regular las actividades pesqueras en Colombia.

En él se señalan las normas generales que deben seguirse para la vigilancia, conservación, mejoramiento, comercio, movilización, exportación o importación de elementos pesqueros.

ART. 12.- Se estimará como producto nacional cualquier especie de

ART. 20.- Para los efectos de este Decreto, entiéndese por pesca el acto de sustraer o capturar cualquier especie animal o vegetal, acuático incluyendo peces, mamíferos, crustáceos, moluscos, reptiles, etc. En tal concep-

- ART. 3o.- Entiéndase por pescador cualquier persona que se dedique a pescar o extraer cualesquiera de los animales o vegetales acuáticos.
- ART. 10.- Queda sujeta a las disposiciones de este Decreto la pesca que se efectúe en aguas interiores, mar territorial, zonas adyacentes o contiguas al mar territorial que se determinen; así como también la que se lleve a cabo en aguas extraterritoriales, mediante el empleo de embarcaciones de bandera nacional, o de bandera extranjera, fletadas por personas domiciliadas en Colombia.
- ART. 11.- En ninguna actividad relacionada con la explotación de los recursos de que trata este Decreto se podrá admitir como socios o accionistas a Gobiernos extranjeros, ni constituir a su favor ningún derecho al respecto. Por tanto serán nulos todos los actos que infrinjan esta norma.
- ART. 12.- Se estimará como producto nacional cualquier especie de animal o vegetal de origen marino extraído de nuestras aguas por embarcaciones de bandera colombiana o de bandera extranjera, fletadas por firmas debidamente establecidas en Colombia y con naves registradas. En tal concepto podrá permitirse la pesca de cetáceos, tumbidos y carnada viva a embarcaciones extranjeras no vinculadas a la firmas

ART. 41.- to quedan sometidos a las mismas condiciones, requisitos y Reglamentos que gobiernan a la pesca, realizadas en aguas Jurisdiccionales. inscripción en el Registro General de Pesca.

ART. 15.- Los servicios de pesca en toda la República, incluyendo la dirección de la política pesquera, fiscalización técnica, otorgamiento de permisos y autorizaciones para pescar y exportación de productos pesqueros, y en general todas las cuestiones que se relacionen con la fauna y la flora acuáticas, son de competencia del Gobierno Nacional, por conducto del Ministerio de Agricultura, al cual quedan adscritos.

ART. 34.- La vigilancia de la pesca marítima, incluyendo la de pla-

ART. 30.- La pesca de especies diferentes a cetáceos, túnidos y carnada viva en aguas jurisdiccionales colombianas, sólo podrán llevarse a cabo por embarcaciones de bandera colombiana, o extranjera cuando hayan sido contratadas por compañías o firmas pesqueras domiciliadas en Colombia que

ART. 40.- destinen parte de su producción al abastecimiento interno del país. El producto de la pesca deberá descargarse en puertos colombianos. ser autorizada previamente por el

Ministerio de Agricultura.

Podrá permitirse la pesca de cetáceos, túnidos y carnada viva a embarcaciones extranjeras no vinculadas a la firmas

ART. 41.- colombianas, para lo cual se requerirá la obtención en el Ministerio de Agricultura de un permiso especial de pesca de estas especies, y la inscripción en el Registro General de Pesca.

ART. 31.- Las compañías extranjeras que se establezcan en Colombia, podrán fletar o poseer embarcaciones de bandera extranjera. Pero pasado un año de su establecimiento en Colombia, deberá iniciar la nacionalización en tal forma - - que en el término de cinco años la flota inicial sea ciento por ciento de bandera colombiana.

ART. 56.- Contra las providencias que dicten estos funcionarios po-

ART. 34.- La vigilancia de la pesca marítima, excluyendo la de playa, será ejercida por el Ministerio de Agricultura, por - - conducto de los funcionarios de la División de Recursos - - Naturales que designe, por los Alcaldes y demás autoridades de policía.

ART. 40.- La importación, transplante y exportación de especies vivas animales y vegetales acuáticos, en cualquier estado de su desarrollo, deberá ser autorizada previamente por el - - Ministerio de Agricultura.

ART. 68.-

a) Cámaras de refrigeración, destinadas al transporte, con

servación y almacenamiento de pescado, exclusivamente.

- b) Embarcaciones, artes y redes; equipos electrónicos y de navegación necesarios para la explotación pesquera.
- c) Maquinarias y demás enseres necesarios para la investigación o para la industria pesquera de transformación.

DECRETO No. 1409 DE 1.958

- ART. 1o. - Los barcos de bandera extranjera a que se refiere el primer inciso del artículo 30 del Decreto Legislador No. 03-76 de 1.957 que se dediquen a la captura de peces diferentes a cetáceos, túnidos y carnada viva, solamente podrán pescar en aguas colombianas cuando hayan sido contratados por empresas domiciliadas en el país que tengan plantas propias de transformación o conservación de productos pesqueros instalados en tierra y que destinen parte de la producción al abastecimiento nacional.
- Las empresas pesqueras gozarán del plazo de un año, contado a partir de la fecha de la obtención de la patente de exportación. Las autoridades portuarias confrontarán el peso de buques con la declaración del exportador, a fin de ajustar las cantidades que se exportan con las autoridades comun acuerdo fijen el Ministerio de Agricultura y la

Empresa, teniendo en cuenta el número de barcos que ha
brá de utilizar. Para garantizar las obligaciones contem-
pladas en el inciso anterior, la empresa respectiva debe-
rá prestar caución bancaria o de una compañía de Segu-
ros ante el Ministerio de Agricultura en cuantía de - - -

ART. 5o.- 100.000 pesos, siempre y cuando no se trate de pesca de
camarones, en cuyo caso la cuantía será la fijada en el -
Artículo 8o. de este Decreto.

ART. 3o.- La exportación de productos pesqueros frescos y congela-
dos no podrá autorizarse por las autoridades aduaneras -
sino cuando dichos productos llenen los requisitos de sa-
nidad y calidad exigidos por el mercado internacional, so-
bre lo cual certificará el funcionario competente del Mi-
nisterio de Agricultura en el Puerto de Embarque.

ART. 11.- La pesca de langosta, únicamente podrá hacerse por em-

ART. 4o.- El producto de la pesca de toda embarcación vinculada a
firmas domiciliadas en el país, deberá llegar a puertos-
colombianos con el objeto de destinar parte del mismo al
abastecimiento nacional conforme a los reglamentos que
se dicten y para efecto de ejercitar los controles en la ex-
portación. Las autoridades portuarias confrontarán el pe-

ART. 17.- so de bodega con la declaración del exportador, a fin de
ajustar las cantidades que se exporten con las autoriza -

das en la correspondiente licencia de exportación y la declaración falsa del exportador se sancionará con multa en cuantía igual al valor del exceso de peso sobre la cantidad declarada.

ART. 5o.- Los exportadores de productos pesqueros, frescos y congelados, reintegrarán el valor de las exportaciones en la cuantía que fije el Banco de la República.

ART. 6o.- Los barcos pesqueros quedan en la obligación de aceptar y llevar a bordo al Inspector que el Ministerio de Agricultura designe para vigilar el cumplimiento de las disposiciones que regulan la pesca, cuando el Ministerio lo estime conveniente.

ART. 11.- La pesca de langosta, únicamente podrá hacerse por empresas ciento por ciento colombianas, y para dedicar su producción únicamente al consumo interno. En consecuencia, queda prohibida su exportación y en caso de llevarse a efecto, serán decomisados los productos, sin perjuicio de la sanción de multa a que hubiere lugar.

ART. 17.- A partir del 1o. de Julio de 1.959, no se concederán patentes de pesca para embarcaciones que se dediquen a la

DECRETO NUMERO 1409 DE 1.958

captura del camarón,) sino cuando hayan sido construídas en astilleros nacionales, utilizando maderas de los bosques colombianos y todos los materiales adicionales que se produzcan en el país. Es entendido que las embarcaciones que se encuentren nacionalizadas, antes del 10.

LA JUNTA de Julio de 1.959, no quedan comprendidas en la prohibición que aquí se establece.

DECRETA :

ARTICULO PRIMERO : Los barcos de bandera extranjera a que se refiere el primer inciso del Artículo 30 del Decreto Legislativo Número 0376 de 1.957, que se dediquen a la captura de peces diferentes a cetáceos, túnidos y comoda vivo, solamente podrán pescar en aguas colombianas cuando hayan sido contratados por empresas domiciliadas en el país, que tengan plantas propias de transformación o conservación de productos pesqueros instaladas en tierra y que destinen parte de la producción al abastecimiento nacional.

ARTICULO TERCERO : La explotación de pesquerías frías y congeladas no podrá ser otorgada por las autoridades competentes sin que las empresas pesqueras gozarán del plazo de un año, contado a partir de la fecha de la obtención de la Patente de Pesca para el primer barco fletado por ellas para terminar las instalaciones en tierra, invirtiendo la suma que de común acuerdo fijen el Ministerio de Agricultura y la empresa, teniendo en cuenta el número de barcos que habrán de utilizar.

ARTICULO CUARTO : El producto de la pesca de las embarcaciones

DECRETO NUMERO 1409 DE 1.958

Para garantizar las obligaciones contempladas en el inciso e) del Artículo 74 del Decreto Legislativo Número 0376 de 1.957, en el caso de puentes coloniales con el objeto anterior, la empresa respectiva deberá prestar caución bancaria o de una Compañía de Seguros ante el Ministerio de Agricultura, en cuantía de \$ 100.000.000 por el cual se reglamentan los Artículos 30, 31, 49 y el inciso e) del Artículo 74 del Decreto Legislativo Número 0376 de 1.957.

siempre y cuando no se trate de pases de camarones, en cuyo caso la cuantía será la fijada en el Artículo 50 de este Decreto.

LA JUNTA MILITAR DE GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA,

ARTICULO SEGUNDO : La obligación de nacionalizar las embarcaciones a que se refieren los artículos 30, 31, 49 y el inciso e) del Artículo 74 del Decreto Legislativo Número 0376 de 1.957, debe cumplirse en la proporción mínima de un 25% anualmente.

DECRETA :

ARTICULO PRIMERO : Los barcos de bandera extranjera a que se refiere el primer inciso del Artículo 30 del Decreto Legislativo Número 0376 de 1.957, que se dediquen a la captura de peces diferentes a cetáceos, túnidos y camada viva, solamente podrán pescar en aguas colombianas cuando hayan sido contratados por empresas domiciliadas en el país, que tengan plantas propias de transformación o conservación de productos pesqueros instaladas en tierra y que destinen parte de la producción al abastecimiento nacional.

ARTICULO TERCERO : La exportación de productos pesqueros frescos y congelados no podrá autorizarse por las autoridades aduaneras si - Las empresas pesqueras gozarán del plazo de un año, contado a partir de la fecha de la obtención de la Patente de Pesca para el primer barco fletado por ellas para terminar las instalaciones en tierra, invirtiendo la suma que de común acuerdo fijen el Ministerio de Agricultura y la empresa, teniendo en cuenta el número de barcos que habrán de utilizar.

ARTICULO CUARTO : El producto de la pesca de toda embarcación vinculada

Para garantizar las obligaciones contempladas en el inciso anterior, la empresa respectiva deberá prestar caución bancaria o de una Compañía de Seguros ante el Ministerio de Agricultura, en cuantía de \$ 100.000.00 - - que se dicten y para efecto de ejercitar los controles en la exportación. siempre y cuando no se trate de pesca de camarones, en cuyo caso la cuantía será la fijada en el Artículo 8o de este Decreto.

Las autoridades portuarias confrontarán el peso en bodega - con la declaración del exportador, a fin de ajustar las cantidades que se exporten -
ARTICULO SEGUNDO : La obligación de nacionalizar las embarcaciones a que son las autorizadas en la correspondiente licencia de exportación, y la declaración se refiere el Artículo 31 del Decreto Legislativo número 0376 de 1.957, debe cumplirse en la proporción mínima de un 25% anualmente. de peso sobre la cantidad declarada.

Se entiende por flota inicial la formada por las embarcaciones adquiridas o fletadas por la empresa durante el primer año de su establecimiento en Colombia.
ARTICULO QUINTO : Los exportadores de productos pesqueros frescos y congelados reintegrarán el valor de las exportaciones en la cuantía que fija el Banco de la República.

Toda embarcación adquirida después de dicho término, deberá nacionalizarse en Colombia para poder obtener Patente de Pesca.
ARTICULO SEXTO : Los barcos pesqueros quedan en la obligación de aceptar y llevar a bordo al Inspector que el Ministerio de Agricultura designe para vigilar el cumplimiento de las disposiciones que regulan la pesca.

ARTICULO TERCERO : La exportación de productos pesqueros frescos y congelados no podrá autorizarse por las autoridades aduaneras si - cuando el Ministerio lo estime conveniente.

no cuando dichos productos llenen los requisitos de sanidad y calidad exigidos - -
ARTICULO SEPTIMO : La pesca de camarones y moluscos bivalvos (ostras, almejas, etc.), en aguas nacionales, solamente podrá realizarse por el Ministerio de Agricultura en el Puerto de embarque. embarcaciones de bandera colombiana vinculadas a firmas domiciliadas en el país.

ARTICULO CUARTO : El producto de la pesca de toda embarcación vinculada -

a firmas domiciliadas en el país, deberá llegar a puertos colombianos con el objeto de destinar parte del mismo al abastecimiento nacional, conforme a los reglamentos que se dicten y para efecto de ejercitar los controles en la exportación.

a) Celebrar contrato con el Ministerio de Agricultura, has

ta por el término de que las autoridades portuarias confrontarán el peso en bodega — con la declaración del exportador, a fin de ajustar las cantidades que se exporten — con las autorizadas en la correspondiente licencia de exportación, y la declaración falsa del exportador se sancionará con multa en cuantía igual al valor del exceso — de peso sobre la cantidad declarada.

ARTICULO QUINTO: Los exportadores de productos pesqueros frescos y congelados reintegrarán el valor de las exportaciones en la cuantía que fije el Banco de la República, dichas instalaciones antes de transcurrido el primer año de actividades. Es-

te término podrá prorrogarse únicamente por 6 meses más, a voluntad del Gobierno,

ARTICULO SEXTO: Los barcos pesqueros quedan en la obligación de aceptar y —

llevar a bordo al Inspector que el Ministerio de Agricultura designe para vigilar el cumplimiento de las disposiciones que regulan la pesca, — cuando el Ministerio lo estime conveniente.

ARTICULO SEPTIMO: La pesca de camarones y moluscos bivalvos (ostras, almejas, etc.), en aguas nacionales, solamente podrá realizarse por embarcaciones de bandera colombiana vinculadas a firmas domiciliadas en el país.

para la pesca de camaron, el contratista estará exento del — pago de impuestos de exportación que lleguen a establecerse.

ARTICULO ONCE : La pesca de la langosta únicamente podrá hacerse por empre-
trajero que se emplee en la elaboración de conservas dentro de las plantas flotan-
tes, quedan sujetos al régimen de importación que rija en el país cuando el pro-
ducción exclusivamente al consumo interno. En consecuencia, queda prohibida su ex-
porte así elaborado se destine al consumo nacional.
portación y, en caso de llevarse a efecto, serán decomisados los productos, sin per-
juicio de la sanción de multa a que hubiere lugar.

ARTICULO QUINCE : El valor de las multas de que trate el artículo 49 del Decro
de 1957, ingresará al Fondo Rotatorio de Fomento
Económico del Ministerio de Agricultura en la Caja de Crédito Agrario, en una
del Decreto que se reglamentará, no podrá autorizarse, ni aun
subcuenta que se denominará "FOMENTO PESQUERO", para ser invertido en los
servicios y compañías de la Sección de Pesca del Departamento de Recursos Naturales
existentes en tierra, cuando se trate de beneficiar crustáceos.
ARTICULO DIECISIETE : Las embarcaciones o los dispositivos flotantes en
las, conforme a los planes de trabajo que se elaboren.

Durante los dos primeros años de actividad, mientras se cons-
truyen las instalaciones en tierra, podrá obtenerse permiso para el uso de plantas --
flotantes únicamente cuando se trate de beneficiar atunes como actividad principal
de la venta de sardinillas a que se refiere la Resolución número 2299, de Agosto 5 -
de la empresa.
de 1953, del Ministerio de Agricultura.

ARTICULO TRECE : Son plantas flotantes aquellas embarcaciones acondicionadas
ARTICULO DIECISEIS : La exención de impuestos a que se refiere el ordinal a) --
para transformar o conservar los productos pesqueros de la em-
presa, en tal forma que sustituyan total o parcialmente las instalaciones en tierra.
1.957, se aplicará a la respectiva sociedad, y en cuanto a los socios de las mis-

mas, disfrutarán de las exenciones de que trata el artículo 19 del Decreto Legisla-
tivo número 0290 de 1.957.
Las plantas flotantes no pueden utilizarse en faenas de pesca
en aguas nacionales, debiendo, por lo tanto, permanecer ancladas en puerto colom-
biano para recibir el producto de la pesca.

ARTICULO DIECISIETE : A partir del 1.º de Julio de 1.959 no se concederán pa-
mentos de Pesca para embarcaciones que se dediquen a
ARTICULO CATORCE : Los envases para conserva de pescado o la materia prima pa-
ra la elaboración de los mismos, o cualquier producto ex--

trajero que se emplee en la elaboración de conservas dentro de las plantas flotantes, sino cuando hayan sido construídas en astilleros nacionales, quedan sujetos al régimen de importación que rija en el país cuando el producto así elaborado se destine al consumo nacional.

ARTICULO QUINCE : El valor de las multas de que trata el artículo 49 del Decreto 0376 de 1.957, ingresará al Fondo Rotatorio de Fomento Económico del Ministerio de Agricultura en la Caja de Crédito Agrario, en una subcuenta que se denominará "FOMENTO PESQUERO", para ser invertido en los servicios y campañas de la Sección de Pesca del Departamento de Recursos Naturales.

ARTICULO DIECIOCHO : Las contravenciones a las disposiciones contenidas en los planes de trabajo que se elaboren, conforme a los planes de trabajo que se elaboren, este Decreto serán sancionadas con multas de \$1.000.

de conformidad con lo establecido en el Decreto Número 0376 de 1.957. En dicha subcuenta debe computarse también el producto de la venta de alevinos a que se refiere la Resolución número 2299, de Agosto 5 de 1.953, del Ministerio de Agricultura.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Bogotá, D.E., a 31 de Julio de 1.958.

ARTICULO DIECISEIS : La exención de impuestos a que se refiere el ordinal e) del artículo 74 del Decreto Legislativo número 0376 de 1.957, se aplicará a la respectiva sociedad, y en cuanto a los socios de las mis-

mas, disfrutarán de las exenciones de que trata el artículo 19 del Decreto Legislativo número 0290 de 1.957.

DRAMITA A. Brigadier General LUIS E. ORDÓÑEZ - Brigadier General RAFAEL

NAVAS PARDO.

ARTICULO DIECISIETE : A partir del 1.º de Julio de 1.959 no se concederán Patentes de Pesca para embarcaciones que se dediquen a

JESUS MARIA MARULANDA,
MINISTRO DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

JORGE MEJIA SALAZAR,
Ministro de Agricultura.

(Octubre 30)

la captura del camarón, sino cuando hayan sido construídas en astilleros nacionales utilizando maderas de los bosques colombianos y todos los materiales adicionales que fija unas normas sobre pesca marítima y modifica unas disposiciones sobre la misma materia.

Es entendido que las embarcaciones que se encuentren nacionalizada antes del 10. de Julio de 1.959, no quedan comprendidas en la prohibición que aquí se establece.

ARTICULO DIECIOCHO : Las contravenciones a las disposiciones contenidas en este Decreto serán sancionadas con multas de \$1.000.

o a \$ 100.000.00, de conformidad con lo establecido en el Decreto Número 0376 de 1.957.

Comuníquese y publíquese.,

Dado en Bogotá, D.E., a 31 de Julio de 1.958.

(Fdo) , Mayor General GABRIEL PARIS G.,
Presidente de la Junta.

ARTICULO SEGUNDO : Todo patente de pesca se expedirá por resolución del

(Fdos') Mayor General DEOGRACIAS FONSECA - VICEALMIRANTE RUBEN PIEDRAHITA A. - Brigadier General LUIS E. ORDOÑEZ - Brigadier General RAFAEL NAVAS PARDO.

JESUS MARIA MARULANDA,
MINISTRO DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

JORGE MEJIA SALAZAR,
Ministro de Agricultura.

DECRETO NUMERO 2934 DE 1.959

(Octubre 30)

Indicación del número y tonaje de los buques que proyecten emplear para la pesca, forma de aprovechamiento de los productos, capital social y demás datos que - que fija unas normas sobre pesca marítima y modifica unas disposiciones sobre la - misma materia.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA,

PARAGRAFO 1o. Tenga presente que en la pesca marítima, deberá llevar a ambos lados de la parte superior delantera del casco, en letras mayúsculas en uso de sus facultades legales,

de tamaño no menor de veinte centímetros y en la tinta indeleble acostumbrada, el número de la correspondiente patente de pesca precedido de las letras R. C. P. P.

DECRETA:

PARAGRAFO 2o. La infraestructura lo dispuesto en el artículo anterior, será aplicable conforme al Artículo 18 del Decreto Número 1409 de 1.958.

ARTICULO PRIMERO : El término de un año de que disfrutaban las compañías pes-

queras establecidas en Colombia para iniciar la nacionalización de los barcos fletados de bandera extranjera, de que trata el artículo 31 del Decreto Ley número 0376 de 1.957, se contará a partir de la fecha de registro de la escritura social en la correspondiente Cámara de Comercio, cuando se trate de empresas constituidas con posterioridad a la vigencia de este Decreto.

ARTICULO CUARTO : Este Decreto regirá a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

ARTICULO SEGUNDO : Toda patente de pesca se expedirá por resolución del Ministerio de Agricultura, teniendo en cuenta el número de barcos que considere adecuado para el aprovechamiento y conservación racionalizados de los productos ictiológicos. Al efecto, las sociedades que pretenden obtener patentes de pesca, deberán presentar el plan de sus actividades con-

Ministro de Agricultura.

(Fdo.). NACIANCENO OSORIO BETANCOURT,
Secretario General.

indicación del número y tonelaje de los barcos que proyecten emplear para la pesca, forma de aprovechamiento de los productos, capital social y demás datos que sirvan de base al Ministerio para calificar las actividades que habrán de desarrollar las empresas.

PARAGRAFO 1o. Toda embarcación que se dedique a la pesca marítima, deberá llevar a ambos lados de la parte superior delantera del casco, en letras mayúsculas de tamaño no menor de veinte centímetros y en la tinta indeleble acostumbrada, el número de la correspondiente patente de pesca procedido de las letras R. C. P. P.

PARAGRAFO 2o. La infracción a lo dispuesto en el párrafo anterior, será sancionada conforme al Artículo 18 del Decreto Número 1409 de 1.958.

ARTICULO TERCERO : Derógase el inciso 3o. del artículo 2o. y el Artículo 17 - del Decreto Número 1409 de 1.958.

ARTICULO CUARTO : Este Decreto regirá a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

Publíquese y ejecútese.

Dado en Bogotá, D.E., a 30 de Octubre de 1.959

(Fdo.), ALBERTO LLERAS

(Fdo.) GILBERTO ARANGO LONDOÑO
Ministro de Agricultura.

(Fdo.). NACIANCENO OSORIO BETANCOURT,
Secretario General.

VISITA DE BUQUES

v. - DERECHO DE VISITA, REGISTRO Y CAPTURA

Las autoridades colombianas competentes tienen pleno y perfecto derecho a practicar visitas y registrar a toda nave de bandera colombiana en cualquier parte, salvo si se encuentra en aguas territoriales de otro país, y capturarlas en caso de hallarlas culpables de infracciones a nuestras leyes. Iguales derechos podrán ejercer sobre naves extranjeras que naveguen en aguas territoriales y sean sospechosas.

Fecha/h.estim.ataque

Tipo de carga principal

Todo barco puede ser perseguido en alta mar y allí ser incautado cuando el

Compartimentos visitados

mismo, o alguna persona de abordo, cometa violación de las leyes colombianas dentro de sus aguas territoriales.

Documentación :

No hay limite en la distancia a que pueda realizarse la captura, siempre -

1.- Documento de zarpe.

que la persecución sea inmediata. Pero si la embarcación perseguida entra en

2. Lista de tripulación

aguas territoriales de otro país, el Comandante deberá mantenerse fuera de -

3. Licencia de Navegación del Capitán y la tripulación

tales aguas y comunicar a las autoridades del país en cuestión a través del Mi-

4.- Certificado de navegabilidad.

nisterio de Relaciones Exteriores, con el objeto de que tales autoridades tomen las

5. Certificado de línea de carga máxima

medidas del caso para obligar a la embarcación sospechosa a entregarse a la -

6.- Certificado de exención o dispensa.

autoridad colombiana.

7. Certificado de Arque

Para efectos de facilitar la práctica de las visitas y registro de embarcaciones,

8. Certificado de maquinaria.

el Comandante u Oficial que las lleve a cabo deberá guiarse por el formato

9. Certificado de aparejos.

que se expresa a continuación y su original deberá ser remitido a la Dirección

10.- Certificado de seguridad

de Marina Mercante, debiendo al mismo tiempo dejar claras constancias en su

11. Certificado de seguridad radial

libro de bitácora.

Observaciones ;

VISITA DE BUQUES

Lugar de visita _____ Fecha y hora _____

Nombre de la nave _____ Nacionalidad _____

Puerto de matrícula _____ Tonelaje de registro _____

Armador _____ Agencia _____

Nombre del Capitán _____ Nacionalidad _____

Puerto de salida _____ Destino _____

Fecha/hora zarpe _____ Fecha/h.estim.atraque _____

Tipo de carga principal _____

Compartimentos visitados _____

Documentación :

- 1.- Documento de zarpe.
- 2.- Lista de tripulación
- 3.- Licencia de Navegación del Capitán y la tripulación
- 4.- Certificado de navegabilidad.
- 5.- Certificado de línea de carga máxima
- 6.- Certificado de exención o dispensa.
- 7.- Certificado de Arqueo.
- 8.- Certificado de maquinaria.
- 9.- Certificado de aparejos.
- 10.- Certificado de seguridad
- 11.- Certificado de seguridad radial

Observaciones ; _____

196
FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA

PARA CONSULTA
NO DEBE SALIR DE
ESTUDIO DE ESTADO MAYOR ESTA SALA

PROBLEMA

DETERMINAR LA CONVENIENCIA -
O INCONVENIENCIA DE ESTABLECER
EL CUERPO UNICO EN LA ARMADA
NACIONAL

268
CCCS. CARLOS A. BARRAZA OJEDA

CCCS. JULIO R. VARGAS C.

ALUMNOS CIM - 71

3) A los Oficiales que sirven a bordo los Oficiales son clasificados como del Cuerpo General ó Cuerpo General Especial.

4) El único instituto de formación de Oficiales en el País es la Escuela Superior de Guerra
Curso Información Militar
200800 - Agosto/71

5) La Escuela Naval está autorizada por el Ministerio de Educación para otorgar el título de Ingeniero Naval.

REFERENCIAS:

- Resolución del Ministerio de Educación No. 1506 Marzo 1.963
- Decreto 2892 Noviembre 1.965
- Decreto 3071 de 1.968
- Decreto 073 de 1.969
- Directiva de Instrucción y Entrenamiento de la Armada Nacional
- Plan de estudio de la Escuela Naval 1.971
- Estudio de Estado Mayor "Reestructuración de los Cursos para Cadetes y Alferes y Oficiales en la Infantería de Marina en la Escuela Naval".
de aplicación para ascenso.

1. Problema

Proximamente se pondrán en servicio Submarinos en la Armada Nacional.
DETERMINAR LA CONVENIENCIA O INCONVENIENCIA DE ESTABLECER EL CUERPO UNICO PARA OFICIALES DE LA ARMADA NACIONAL.

2. Factores Relacionados con el problema

a. Hechos

- 1) El plan de estudios actual de la Escuela Naval, está orientado a graduar Oficiales del Cuerpo Unico.
- 2) El período de entrenamiento a bordo de las unidades a flote para los Tenientes de Corbeta, está orientado a entrenar al Oficial como

La preparación del Oficial Naval, es la tarea más importante de la Armada Nacional.

- 3) A los dos años de entrenamiento a bordo los Oficiales son clasificados como del Cuerpo General ó Cuerpo General Especial.
- 4) El único instituto de formación de Oficiales Navales en el País es la Escuela Naval.

- 5) La Escuela Naval está autorizada por el Ministerio de Educación para otorgar el título de Ingeniero Naval.

- 6) La Armada Nacional tiene las siguientes especialidades:

- a) Cuerpo General
- b) Cuerpo General Especial
- c) Cuerpo de los Servicios
- d) Cuerpo de Infantería de Marina

- 7) Hasta el momento la Escuela Naval ha graduado 148 Oficiales -
- 8) El Decreto 073/70 establece la duración mínima de los Cursos -

- 9) Proximamente se pondrán en servicio Submarinos en la Armada Nacional.

- 1) La Armada Nacional, establecerá una política definida sobre la formación de Oficiales.

- 2) La Armada Nacional, contará con el presupuesto adecuado para el desarrollo de planes de formación de Oficiales.

- 1) La preparación del Oficial Naval, es la tarea mas importante de la Armada Nacional.

* la Armada porque el futuro de la Institución depende de la calidad de sus Oficiales.

2) Los Oficiales seleccionados para tripular los Submarinos tendrán una instrucción y entrenamiento especial.

d. Definiciones

1) **Cuerpo Unico:** Se entiende por Oficiales Navales del Cuerpo Unico, aquellos Oficiales que se capacitan para desempeñarse en -- cualquier cargo a bordo de las Unidades a Flote.

Discusión

a. Posibles Soluciones

1) Establecer el Cuerpo Unico en la Armada Nacional

2) Continuar con las especialidades establecidas en el Decreto --

3071/68.

b. Análisis de la primera solución

1) Ventajas

a) No hay necesidad de modificar los planes de estudio actuales de la Escuela Naval.

b) No es necesario realizar inversiones especiales

* c) Mayor flexibilidad para la destinación de Oficiales

d) Todos los Oficiales tienen las mismas oportunidades

* e) El Comandante puede analizar en mejor forma las diferentes situaciones.

2) Desventajas

a) La Disponibilidad de Oficiales es altamente reducida por el tiempo de instrucción a bordo.

b) Limita la carrera para algunos Oficiales

* b) El interés por el estudio es menor en algunas materias

c) Menor flexibilidad para la destinación de Oficiales

* c) Los adelantos de la técnica requiere personal especializado

d. Comparación de las posibles soluciones entre sí :
en forma rápida.

Propuesta Factible? Aceptable? Conducente? Puntos Total

d) Bajo rendimiento en cargos que no sean de la especialidad de-
Primera 4 5 5 13
seada por el Oficial.

Segunda 5 4 4 13

e) El recargo de los programas académicos dificulta la buena --
preparación y el rendimiento.

CONCLUSIÓN

* f) Aumento del número de retiros debido a la inconformidad con
la destinación final.

g) No todos los Oficiales podrán ser del Cuerpo Unico.

ACCION RECOMENDADA :

c. Analisis de la Segunda Solución. modificación de los planes de estudio

1) Ventajas: graduar Oficiales en forma especializada.

a) No hay necesidad de modificar la legislación actual

b) Aumento del tiempo disponible de estudio en la Escuela Naval.

c) Mayor interés profesional del Oficial. BARRAZA OJEDA

d) Mejor rendimiento a bordo.

CCCS, JULIO R. VARGAS CORREA

e) Acorde con los adelantos de técnica moderna

f) El Oficial al egresar de la Escuela Naval, entraría a desempe-
ñarse en el cargo, para el cual fué preparado.

g) Imposibilita la improvisación

2) Desventajas:

a) Requiere modificaciones a los planes de estudios actuales de -
la Escuela Naval.

c) Menor flexibilidad para la destinación de Oficiales

d. Comparación de las posibles soluciones entre si :

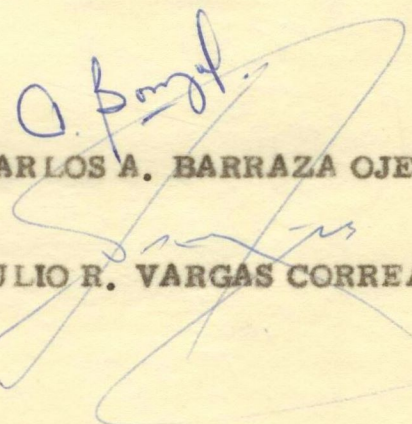
Propuesta	Factible?	Aceptable?	Conducente?	Puntos Total
Primera	4	3	5	12
Segunda	5	4	4	13

4. CONCLUSIONES :

CONTINUAR CON LAS ESPECIALIDADES ESTABLECIDAS EN EL DECRE
TO 3071/68

5. ACCION RECOMENDADA :

a. Ordenar a l: Escuela Naval la modificación de los planes de estudio
con el fin de graduar Oficiales en forma especializada.


CCCS. CARLOS A. BARRAZA OJEDA

CCCS. JULIO R. VARGAS CORREA

DISTRIBUCION:

Original Comando General FF. MM.
Copia # 1 Comando Armada
Copia # 2 Escuela Superior de Guerra

6781

36781