

EL IMPACTO DE LA DISPUTA COLOMBO NICARAGÜENSE EN EL SECTOR DE LA PESCA

Luzalva Álvarez Bustillo^{122*}

INTRODUCCIÓN

Históricamente en el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina no se había hecho pesca a escala industrial; por esa razón no existía una flota pesquera local desarrollada. La gente que se dedicaba a la pesca artesanal lo hacía en cayos cercanos a las islas y tal vez a Quitasueño en tiempos de embarcaciones de vela. Cuando empezaron a trabajar con los motores fueraborda y pequeñas lanchas, estas embarcaciones tampoco tenían la autonomía para llegar muy lejos, por lo que la actividad pesquera en las alejadas zonas de pesca de los cayos del norte ya no era realizada por colombianos ni para empresas colombianas.

En Honduras hay tres islas que son muy parecidas a San Andrés y Providencia, pues también son de colonización inglesa: Roatán, Guanaja y Utila. Estas islas iniciaron desde muchos años atrás una pesquería de tipo industrial porque hubo facilidades otorgadas por su gobierno que les permitió dotarse fácilmente de embarcaciones de segunda mano norteamericanas. Esta flota empezó a operar en toda la región del Caribe sur-occidental (Nicaragua, Colombia, Jamaica, Belice y Honduras).

Más o menos hacia mediados de los años 80 cuando el sandinismo gobernaba en Nicaragua, se dio en San Andrés lo que se llamó “el boom de la langosta”; en este momento el Estado nicaragüense era el único dueño del producto, y lo compraba a los pescadores a precios muy bajos. Entonces obviamente surgió un contrabando de langosta hacia nuestra Isla y así empezó la actividad de las plantas de proceso y las exportaciones. Cuando cae el sandinismo se establecen empresas que tienen capitales suecos y consolidan un sistema de comercio que compite a nivel internacional con otros países; pero los barcos que siguen pescando en la zona, son los mismos, porque son los que tienen las características necesarias y cuentan ya con el know-how.

Debemos decir que por ley, la pesca en aguas colombianas sólo puede llevarse a cabo por embarcaciones de bandera colombiana, o extranjera cuando hayan sido contratadas por empresas colombianas. Esta premisa es importante porque mucha gente tiende a confundir el hecho de que el barco tenga bandera extranjera, con que son los

122 * Egresada de la Facultad de Derecho de la Universidad Externado de Colombia. Se ha desempeñado como Abogada y Asesora Jurídica de la Intendencia Especial de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y como Gerente del Banco de Occidente -Sucursal San Andrés Isla-. Actualmente es Gerente C. I. de Antillana S.A. -Sucursal San Andrés Isla-, y es también Representante del sector de Pesca Industrial ante la Junta Departamental de Pesca del Departamento Archipiélago de San Andrés Providencia y Santa Catalina.

extranjeros que se están llevando nuestros recursos. Actualmente ningún barco de bandera extranjera que no esté afiliado a una empresa colombiana (a excepción de las embarcaciones americanas que se encuentran en nuestros mares como producto de tratados internacionales), tiene derecho a pescar en nuestras aguas jurisdiccionales.

Algunos creen que hay muchos barcos pescando con permisos producto del tratado Vasquez-Saccio, pero la verdad es que los costos de combustible para moverlas desde Estados Unidos hasta el área del Caribe se han elevado tanto, que económicamente no es rentable para un pescador de Estados Unidos venir a operar en esta zona. Por lo tanto las embarcaciones que tenemos en nuestras aguas aunque tengan bandera de otro país, operan con un permiso que tiene una empresa colombiana, que a través de un contrato de fletamento o filiación pesquera, permite su operación. Es básicamente como arrendar una embarcación. La empresa colombiana afilia un barco con cualquier bandera para que desarrolle sus actividades de pesca dentro del territorio colombiano, pero el 100% de su producción pertenece a la empresa que lo contrató únicamente como herramienta de trabajo; el permiso y el producto pertenece por tanto, a las empresas colombianas. Algunas de estas empresas llegaron aquí temporalmente por la oportunidad que representó el negocio de la langosta nicaragüense, y algunas otras se han mantenido durante los últimos 20 años trabajando de forma ininterrumpida.

Se critica a veces que las personas que están a bordo de estos barcos tampoco son colombianos, la ley determina que hay una obligación de que al menos un 20% de la tripulación sea del país. Han sido muy grandes los esfuerzos para que esto se cumpla, pero como no es parte de la costumbre local salir por faenas tan largas (2 meses), no hemos podido lograr que el número de personas de la Isla que quieran ser tripulantes de estas embarcaciones sea el que quisiéramos, aunque el porcentaje de ley en algunos casos se haya superado.

El área de pesca industrial está conformada por los cayos del norte (a excepción de Quitasueño que para el caso del caracol tiene una veda permanente) y la zona menos profunda en los límites con Nicaragua (meridiano 82/paralelo 15). Los cayos del norte no tienen muchos botes, la zona realmente productiva lamentablemente es la del problema con Nicaragua; año tras año el gobierno nicaragüense ha tomado medidas contra algunas de nuestras embarcaciones, y puesto de presente el conflicto limitrofe, sobre todo para volcar la atención de la gente cuando enfrentan situaciones difíciles en su política interna. No estoy incluyendo aquí casos que han existido de embarcaciones artesanales y que el gobierno nicaragüense ha tenido en mayor consideración que a las embarcaciones industriales. Esta es la cifra de embarcaciones que han sido capturadas por el gobierno nicaragüense desde el año 91 en adelante, todas afiliadas a empresas colombianas y con permiso para navegar:

EMBARCACIONES CON PERMISO DE PESCA, CAPTURADAS POR AUTORIDADES NICARAGUENSES

27-Oct-91	EL MAURO	COL.
10-Feb-92	SONIA ESPERANZA	HOND.
29-Abr-93	RESCATE	COL.
	LISA	COL.
02-May-93	LOS ANGELES	COL.
25-May-93	CABINDA	HOND.
18-Mar-94	DANNY Jr.	HOND.
	LYNN & BROTHERS	HOND.
13-Oct-94	MARISELA	COL.
20-Mar-95	SEADOG	U.S.A.
05-Abr-95	MISS TINA	COL.
01-Oct-05	SEA FALCON	NIC.
21-Mar-06	CAPT. JARED	NIC.
	SEA FALCON	NIC.
12-Feb-08	SEA STAR	HOND.
20-Feb-08	CAPT. MAVERICK	HOND.
	MISS MADELEINE	HOND.
08-Mar-08	SHOOTING STAR	U.S.A.
	Mr. GIBSON	HOND.

Al frente aparece el país al que pertenece la bandera; Colombia, Honduras, U.S.A. y Nicaragua, pero en realidad son todos barcos trabajando para empresas colombianas. Cada vez que un barco de estos es capturado por el gobierno de Nicaragua, ellos no tienen ningún inconveniente en ratificar la posición donde lo toman, (en sus actas consta que es al este del meridiano 82 es decir, en aguas jurisdiccionales nicaragüenses). Siempre que pasa un incidente de estos se presentan las quejas ante nuestras autoridades, la Capitanía de Puerto Local y ante el Ministerio de Relaciones Exteriores, pero hemos encontrado un problema serio y es que la reacción del gobierno en la mayoría de los casos no ha pasado de las protestas. Eso, según nos comentan, porque en realidad no es que las conozcamos y que nos conste. Simplemente el gobierno dice que sí se han realizado las protestas respectivas, pero no van más allá en razón de que las banderas de los barcos no son colombianas. No obstante, el problema siempre se queda así. Pero ¿Qué pasa después con las empresas? Después de que un barco es tomado, las autoridades lo llevan a Nicaragua, le imponen multas millonarias, les quitan el producto, los equipos y todo el combustible que tienen a bordo; algo frente a lo que nadie entiende la razón,

porque inclusive aquí en Colombia cuando se captura alguna embarcación que ha entrado a robar en aguas nacionales se pueden decomisar los equipos de pesca o los productos que sean considerados ilegales, pero nunca los equipos del barco ni su combustible.

Cuando estaba en el poder el gobierno sandinista, había unos cuantos militares allí en la zona de Puerto Cabeza en el norte, que es la zona que maneja políticamente la región del Caribe nicaragüense. Ellos cometían toda serie de desmanes, desvalijaban completamente las embarcaciones y además imponían unas multas enormes. Entonces se perdía el combustible que dependiendo de la época en que el barco estuviera pescando, podían ser hasta diez mil galones de combustible. Se perdía la carnada, se perdían los equipos de pesca y se perdía obviamente el producto que la embarcación llevaba a bordo; además se tenían que pagar multas gigantescas -en aquella época alrededor de 50 mil dólares-, y adicionalmente las autoridades demoraban el trámite para el pago de la multa y entonces había que pagar un valor adicional por el pleito del barco y una gran cantidad de gastos legales.

El asunto es que sacar un barco de Nicaragua después de haber sido capturado por las autoridades, le cuesta al empresario alrededor de 100 mil dólares que nadie le reconoce. O sea, el gobierno de Colombia da el permiso y pese a que cobra por el mismo a las empresas colombianas afiliadoras, no se involucra en evitar estos abusos. Nosotros hemos entendido un poco la postura del gobierno colombiano en el sentido de que ha sido muy cauto y ha considerado que de pronto esto no es tan significativo como para crear otro tipo de conflicto más complicado con Nicaragua, pero la verdad es que lo que ha ocurrido en las épocas graves es que las embarcaciones que nosotros podemos fletar, ya no quieren regresar a trabajar porque no tienen garantías. En pocas palabras, las empresas le dicen al gobierno: si usted me alquila para trabajar en dicha zona, yo voy, pero usted me tiene que proteger y asegurar que no voy a tener ningún problema, y que si lo voy a tener usted va a estar al lado mío para ayudarme a solucionarlo. Pero como eso no ha sido así, entonces el dueño de las embarcaciones que se las ha fletado a empresarios colombianos decide buscar otros lugares donde trabajar con más garantías.

Con el último fallo que hizo el año pasado la Corte de la Haya, la situación se complicó todavía más porque algunos límites que supuestamente ya estaban claros con Honduras ahora quedaron en el aire. En dirección San Andrés/ Honduras hay unos pasos que son obligados para nuestras embarcaciones que al término de la temporada de pesca, deben ser atravesados. Haciendo este paso en Marzo del año pasado nos detuvieron cuatro embarcaciones que ni siquiera estaban pescando y que solo pasaban por allí. Este es el panorama. Ese año después de la captura de estos barcos se inició una veda hasta el mes de julio y recibimos menos de la mitad de los barcos que normalmente trabajan en esta zona. Obviamente eso implicó que una de las plantas locales prácticamente se cerrara.

Ahora, tenemos otro problema que no tiene que ver directamente con esto que es la crisis mundial internacional que va a afectar mucho el sector, pero la inquietud que nos queda e importa para este foro es si en algún momento -no conozco los argumentos ni las pruebas que lleve Nicaragua a La Haya-, todo lo que está ocurriendo en nuestras aguas constituya una demostración de soberanía de parte de Nicaragua. Cuando yo puedo decir que en mi tierra capturé a alguien, le cobré una multa por estar en mi territorio y ese alguien me la pagó, eso significa que yo estoy manifestando un acto de propiedad y que el otro me está reconociendo como dueño. Entonces de alguna manera creo que es un precedente muy negativo, no sé si habrá sido presentado por

el gobierno de Nicaragua, pero nosotros sí vemos como una amenaza que en algún momento los nicaragüenses pudieran demostrar esa posesión porque realmente son ellos quienes han hecho allí esa labor de apropiación de las aguas y sus recursos.

El gobierno de Colombia ha capturado algunas embarcaciones nicaragüenses en nuestras aguas pero no son muchas, la mayoría de las veces lo que el gobierno colombiano decide es no traerlas a puerto; simplemente se les hace un aviso amigable y se les pide que regresen. Entonces digamos que nosotros hemos tenido una actitud muy diplomática mientras que ellos han sido más ejecutivos, y no sabemos hasta qué punto eso sea un mal argumento frente al Tribunal de La Haya.